Mittag=Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus. In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 17) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Meseritz bei Ph. Matthias.

Posener Zeitung.

Neunundachtzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus. In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien: bei G. L. Daube & Co., Haasenstein & Vogler, Rudolph Mosse. In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank".

Nr. 56.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Montag, 23. Januar.

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Petitzeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1882.

Deutscher Reichstag.

31. Sitzung.

Berlin, 21. Januar. 11 Uhr. Am Tische des Bundesraths v. Bötticher, Bitter, Roeloffs u. A.

Die zweite Berathung des Gesetzentwurfs betr. den Beitrag des Reichs zu den Kosten des Anschlusses der freien Stadt Hamburg an das deutsche Zollgebiet wird fortgesetzt.

Abg. Schlutow: Von meinem Freunde Bamberger, mit dem mich in allen wirthschaftlichen Fragen in Uebereinstimmung zu wissen mir von bedeutendem Werth ist, mich in der vorliegenden Frage trennen zu müssen, war mir schon vor seiner gestrigen glänzenden Rede ein etwas peinlicher Gedanke. Wenn er im hohen Fluge seines Geistes sich über alle Hindernisse glatt wegsetzt, wie ein genialer Schriftsteller mit der Feder in der Hand von seinem Büchertisch aus leicht über alle Berge steigt, so stehe ich als einfacher Geschäftsmann mit allen in ihren Lebensinteressen theils gefährdeten, theils geschädigten Berufsgenossen am Fuße dieser berghohen Schwierigkeiten und finde keinen gangbaren Weg, über dieselben hinwegzukommen. So können wir, obwohl im Prinzip keine Gegner, doch zu einer ganz verschiedenen Beurtheilung derselben Frage gelangen, die in unseren Augen eben eine ganz andere Gestalt annimmt. Es handelt sich für mich einfach um eine rein praktische Politik in einer materiellen Frage, die für den Gesammthandel Deutschlands, seinen Antheil am Welthandel, insbesondere aber auch für eine gedeihliche Weiterentwickelung des Geschäftsverkehrs in unseren Ostseehäfen von hervorragender Bedeutung und Tragweite ist. Die Frage, ob der Anschluß in der stipulirten Form der Opfer werth ist, welche für ihn gebracht werden sollen, würde ich zunächst entschieden verneinen, wenn ich die Möglichkeit sehe, den Zustand, wie er bis 1879 in Hamburg bestand, in der Weise festzuhalten, daß nur eine ruhige organische Weiterentwickelung aller Handelseinrichtungen und Verhältnisse Hamburgs sich vollzöge, wie sie bereits in den letzten Jahren angebahnt ist, um dem Aufschwung namentlich Antwerpens und anderer Hafenplätze die Waage zu halten. Hamburg ist genöthigt gewesen und wird es auch in Zukunft sein, zur Abwehr dieser Konkurrenz bedeutende Aufwendungen zu machen, wobei allerdings mehr als die Hälfte des Betrages sich ersparen lassen würde, den wir heute für diese Zwecke bewilligen sollen und womit eine wesentlich geringere Schädigung von Privatinteressen verknüpft wäre. Durch die plötzliche Unterbrechung erwachsen auch vergrößerte Kosten und in diesem Sinne wäre der dadurch erreichte Anschluß der Opfer nicht werth, die für ihn gebracht werden sollen. Ich würde auch zu einem Nein kommen, wenn die 40 Millionen quasi als eine dem hamburger Handel gewährte Subvention angesehen werden könnten. Aber ernste Erwägungen bestimmen mich zu einem endgültigen Ja. Daß das Reich zu den Kosten für den Anschluß Hamburgs beitragen werde, galt immer, auch als die Frage noch nicht eine brennende war, als selbstredend, und 40 Millionen sind gegenüber den Opfern, welche Hamburg zu bringen hat, kein exorbitanter Beitrag. Ich betrachte ihn nur als einen Impuls für Hamburg zu einer schnelleren Umgestaltung seiner Hafen- und Handelseinrichtungen, die dem ganzen Vaterlande zum Nutzen gereichen werden. Hamburg muß von der Unsicherheit seiner Zukunft befreit werden, welche bereits auf den Ausbau seiner Verkehrseinrichtungen wesentlich verlangsamend gewirkt hat. Ein Definitivum muß geschaffen werden, das trotz aller ihm anhaftenden großen Mängel das Gegenwärtige zu sichern trachtet und Ruhe bringt, mehr als ein besseres Chancen bietendes Provisorium dies vermag. Aber im Vordergrunde steht für mich nicht das Interesse Hamburgs, sondern das des deutschen Handels. Unsere jahrelangen Bestrebungen, in Preußen verbesserte Einrichtungen und Erleichterungen in den Schifffahrtsabgaben und im Zollverfahren zu erlangen, waren fruchtlos. Jetzt sind sie in Hamburg als nothwendig erkannt, man wird sofort daran gehen, sie durchzuführen und ich begrüße es mit Freuden, daß das ganze Haus und, wie ich glaube, auch die Regierung diese Wohlthaten sofort für ganz Deutschland zugänglich gemacht haben will. In der Regierung scheint, seitdem sie sich mit der hamburger Frage eingehend beschäftigt hat, wirklich eine ganz andere Beurtheilung des Handels und speziell der Freihäfen Platz gegriffen zu haben. Es könnte einem fast wie ein Traum vorkommen, wenn man sich der Reden erinnert, die hier noch vor Jahr und Tag gehalten wurden über die Schädlichkeit des Zwischenhandels, die nationalen Interessen und den Fortbestand der Freihäfen. Also schaffen Sie ein Definitivum! Das Beste, was Sie für Hamburg thun, ist zugleich das Beste für das gesammte Vaterland. Nehmen Sie die Vorlage an! (Beifall.)

Kommissar des Bundesraths, hamburgischer Sekretär der Deputation für indirekte Steuern und Abgaben Roeloffs: Die wirthschaftlichen Vortheile, welche man von einer Hereinziehung Hamburgs in die deutsche Zollgemeinschaft unter gänzlicher Aufhebung der Freihafenstellung erwartete, sind in einer Reihe von Agitationsschriften bezeichnet. Als der Zweck des Zollanschlusses Hamburgs wurde dargestellt, daß Hamburg gezwungen werden solle, statt ausländischer Waaren, welche es bisher vorzugsweise verkaufe, inländische Waaren an das Ausland zu verkaufen, daß gewisse Indnstriebetriebe, welche zur Stützung des deutschen Exports in den Hansestädten betrieben werden — namentlich wurde auf die Spritindustrie hingewiesen — in Hamburg lahmgelegt werden sollen und nicht mehr von Hamburg aus der deutschen Industrie eine unzulässige Konkurrenz bereiten sollen, daß endlich die Lagerung ausländischer Waaren zum Verkauf nach dem Inlande, zur Verwendung im europäischen Zwischenhandel wesentlich geschmälert werden soll. Diese Vortheile bietet ihnen die Regierungsvorlage und der derselben beigefügte Vertrag nicht. Die Reichsregierung hat sich bei eingehender Erörterung aller auf diesen Gegenstand bezüglichen Fragen bei einer sechsmonatlichen eingehenden technischen Erwägung aller Details davon überzeugt, daß die Freihafenstellung im Prinzip nicht eine Schädigung des deutschen Handels und Industriebetriebs involvire, daß sie vielmehr eine Nothwendigkeit für die richtige Betreibung des deutschen Exporthandels sei, daß sie als ein nationales Bedürfniß anzuerkennen sei. (Sehr richtig! links.) Die von diesem hohen Hause eingesetzte Kommission zur Erörterung der Vorlage hat sich voll und ganz auf diesen Standpunkt der Regierung gestellt. Es ist von keiner Seite der Kommission der früher in der Agitation recht viel vertretene Standpunkt geltend gemacht werden, daß die Freihafenstellung im Prinzip als unzulässig anzusehen sei. Man hat sich allseitig also von der Nothwendigkeit dieser Art der Regelung, wie sie in der Ihnen vorliegenden Vereinbarung vorgesehen ist, überzeugt. Dadurch, meine Herren, glaube ich, ist eine innere Garantie für die Dauerhaftigkeit der neuzuschaffenden Verhältnisse gewonnen, welche eine wesentliche Stütze für diejenigen formellen Abreden bietet, die in dem Vertrag enthalten sind und die gestern in einem Artikel der Regierungsvorlage noch hinzugefügt worden sind. Aber bei den angestellten Untersuchungen hat die Reichsregierung sich davon überzeugt, daß es nicht dem Interesse Deutschlands entspreche, daß der Freihafen in seiner bisherigen Form und in dem bisherigen Umfange aufrecht erhalten werde, und auch die Vertreter Hamburgs, welche an diesen Erörterungen Theil genommen haben, haben sich davon überzeugt, daß es für die Erfüllung der Zwecke, denen der Freihafen dienen soll, nicht erforderlich sei, daß die Wohnstadt Hamburg ebenfalls dem Freihafengebiet angehöre, daß es vielmehr genüge, wenn die Hafenanlagen, die Waarenläger und ein Terrain für gewisse Fabrikbetriebe, welche innerhalb der Zolllinie nicht zweckmäßig betrieben werden können, sich im Freihafengebiet befinden. So ist man denn in beiderseitiger voller Uebereinstimmung zu dem Mittelweg gekommen, der die Grundlage der vor Ihnen liegenden Vereinbarung bildet: die Belassung eines ausreichenden Gebietes für die Zwecke des Freihafens, aber der Anschluß der ganzen Wohnstadt an das deutsche Zollgebiet, die Hereinziehung der gesammten Hamburger Bevölkerung in die deutsche Wirthschaftsgemeinschaft. Nun fragt man, ja wozu denn überhaupt dieser Anschluß der Wohnstadt, welcher die Umwälzung aller Verhältnisse in Hamburg bedingt? Das ist ein unberechtigter Wunsch weniger eifriger Industriellen, weniger Zeitungsschreiber, die öffentliche Meinung in Deutschland weiß von einer solchen Frage nichts und will nichts davon wissen. Eine Anzahl Broschüren sind noch keine öffentliche Meinung. Diese Schilderungen stimmen doch nicht ganz mit den Thatsachen überein. Die Frage, welche heute zum Abschluß gebracht werden soll, stammt aus einer lange zurückliegenden Zeit. Es ist eine ganze Bibliothek von Broschüren, von eingehenden Arbeiten über diese Sache zum Theil von recht namhaften Personen geschrieben worden. Die Erörterung dieser Frage reicht zurück bis weit in die dreißiger Jahre. Eine große Anzahl von den wesentlichsten Aktenstücken, die damals gewechselt worden sind, ist im Druck erschienen unter dem Titel „Die deutsche Zolleinheit". Aus ihnen werden Sie ersehen, daß man damals sehr nahe der Lösung der Freihafenfrage gewesen ist, einer Lösung, wie sie den Interessen, wie Hamburg sie auffaßte, sehr wenig Rechnung trug. Es gelang damals nicht dem Vertreter Hamburgs, ein so offenes Ohr bei den Vertretern der Reichsgewalt zu finden, eine so objektive Erwägung der wichtigsten Verhältnisse des Hamburger Handels, als es heute der Fall gewesen, und man war damals sehr nahe daran, daß der ganzen Freihafenstellung ein radikales Ende bereitet worden wäre. In den fünfziger Jahren ist dann allerdings die Frage in der öffentlichen Diskussion zurückgetreten, aber seit Anfang der sechsziger Jahre ist sie eigentlich zu einer Tagesfrage geworden, sie ist nicht wieder zur Ruhe gekommen seit der schleswig-holsteinischen Bewegung. Das Andrängen in der deutschen Presse wurde immer lebhafter. Die Wissenschaft, die Nationalökonomie hat sich vielfach damit beschäftigt, in allen volkswirthschaftlichen Abhandlungen, die ich über diese Frage gelesen, hat man die Freihäfen eigentlich als eine Anomalie bezeichnet, als etwas, was am Besten sobald als möglich beseitigt wird. Als im September 1880 eine Anzahl Hamburger Kaufleute sich an den Herrn Reichskanzler gewendet hatten um Lösung der Freihafenfrage und als dann die Hamburger Börse glaubte, gegen die Auffassung dieser Herren einmüthig protestiren zu sollen für die Erhaltung der Freihafenstellung, wie man sie bisher gehabt, da ist die einstimmige Antwort der deutschen Presse die gewesen, die guten Hamburger mögen sich nicht darüber täuschen, daß die Sympathien, welche ihnen entgegengetragen sind in dieser Zeit in ihrer wichtigsten Frage, gegolten hat den augenblicklichen Schmerzen, nicht aber gegolten hat der Freihafenfrage im Prinzipe. Der Freihafenfrage im Prinzipe stehen wir Alle den deutschen Zeitungen so gegenüber, daß wir eine Hereinziehung der Hamburger Bevölkerung in die Wirthschaftsgemeinschaft wünschen müssen. Wer aus den Hamburger Kreisen theilgenommen hat an Kongressen und öffentlichen Versammlungen in Deutschland, alle diejenigen haben übereinstimmend die Ansicht mit nach Hause gebracht, daß es unmöglich sei, den Freihafen in seiner dermaligen Gestalt zu einer organischen Einrichtung der deutschen Zollgesetzgebung auszugestalten, daß die öffentliche Meinung Deutschlands d. h. die Meinung der großen Mehrheit der Urtheilsfähigen und zum Urtheil Berufenen dahin gehe, daß der Ausschluß der Hansestädte aus der Zollgemeinschaft aufhören müsse. Das ist die Auffassung gewesen, welche die Reichsregierung adoptirt hat, und welcher Hamburg sich nunmehr gefügt hat, wie der Senat in der Ihnen bekannten Mittheilung an die Bürgerschaft des Weiteren ausgeführt hat. Noch einen klassischen Zeugen für die Richtigkeit dieser Auffassung möchte ich Ihnen anführen in dem Nationalökonomen Roscher, dem Sie gewiß keine Voreingenommenheit in dieser Frage zutrauen werden. Er behandelt die Freihafenfrage in seinem dritten Bande der Nationalökonomie und stellt sich gleichfalls auf die Seite derjenigen, welche die Hereinziehung der Städte in die gemeinsame Zolllinie für nöthig und nützlich halten. Es ist hiernach wahrlich, glaube ich, eine nicht richtige Darstellung der Sachlage, wenn man den Abschluß der Vereinbarung vergleicht mit dem Ergeben einer belagerten Stadt, welche den Feind vor den Thoren sieht und nun lieber die Schlüssel ausliefert, als sich dem Drangsal der Belagerung aussetzt. Ich glaube, das ist nicht der Standpunkt, den man der Vereinbarung gegenüber einnehmen sollte. Die Vereinbarung ist vielmehr ein beiderseitiges Entgegenkommen, ein beiderseitiges Eingehen auf die gegenseitigen Interessen (Heiterkeit links. Sehr gut! rechts), eine Verständigung unter den Gliedern derselben Familie zu gemeinsamem Nutzen. Worin besteht denn nun aber dieser Nutzen, wird gefragt. Für Hamburg wesentlich darin, daß es wieder zur Ruhe kommt, daß es wieder eine feste Grundlage für die Fortentwickelung seines Handels erhält. Es wird gefragt, welchen Anspruch können die Hamburger denn erheben auf einen besondern Zustand der Ruhe, der zur Zeit Niemandem in Deutschland vergönnt ist? Da ist doch wohl zu unterscheiden: von einer persönlichen Ruhe, von einer bequemen, behaglichen Ruhe, wird in Hamburg während des ganzen Uebergangszustandes, während der nächsten 10 bis 12 Jahre keine Rede sein. Es ist ja genugsam hier ausgeführt worden, daß eine Umwälzug aller wirthschaftlichen, aller lokalen Verhältnisse Hamburgs erforderlich ist, um einen gedeihlichen Zustand der Dinge neu zu etabliren; aber der Handel, der Antheil Deutschlands am Welthandel. der in Hamburg seinen Sitz hat, der erfordert allerdings Ruhe. Wenn nicht vitale Interessen des deutschen wirthschaftlichen Lebens länger geschädigt werden sollen, so ist es nöthig, daß eine neue Grundlage geschaffen wird, auf der sich der Hamburger Handel wieder neu und fest weiter entwickeln könnte. Wer nicht im Hamburger Handelsbetriebe steht, kann sich vielleicht schwer eine Vorstellung davon machen, wie die Ungewißheit der letzten Jahre lähmend auf alle Unternehmungen gewirkt hat. Daß Unternehmungen, die man neu in Hamburg zu gründen gedachte, wegen der Ungewißheit der Verhältnisse sich entschließen mußten, nach England zu gehen, wo sie wenigstens mußten, mit welchen Faktoren sie zu rechnen haben, das sind Nachtheile, die, wenn sie lange dauern, nicht wieder gut zu machen sind. Aber welcher Nutzen ist denn für das Reich zu erwarten, fragt man: die Exportläger, von denen sich die Industriellen viel versprochen haben, haben sich in den Erörterungen der Kommissionen als eine Vision herausgestellt. „Messen passen nicht mehr für den heutigen Handelsbetrieb." Gewiß, das ist vollkommen zuzugeben. Der heutige Handelsbetrieb verträgt nicht die Aufspeicherung großer Waarenmassen für die gelegentliche Verwendung oder für die Ansammlung von Käufern, wie sie auf Messen stattfinden. Was zunächst die Exportläger anbelangt, so ist ja zugegeben, daß für den transatlantischen Handel, soweit Mode- und Musterwaaren in Betracht kommen, die rasch veralten können, in denen der Bedarf rasch wechselt, daß für diese Geschäftszweige Exportläger nicht in Betracht kommen. Auch in den hamburgischen Geschäftskreisen hält man die Errichtung solcher Exportläger nicht für wahrscheinlich und nicht für wirthschaftlich, aber es giebt doch außer diesen Geschäftsbranchen noch eine ganze Reihe solcher, die auf anderen Grundlagen stehen. Das sogenannte nordische Geschäft, die Versorgung Skandinaviens, der russischen Ostseeprovinzen, Finnlands, mit allen Erzeugnissen der Industrie und einer großen Masse von Kolonialwaaren, bildet eine alte Grundlage des hamburgischen Handels und Verkehrs. Dieses ganze Geschäft wird heutzutage von Vorrathslägern betrieben und kann nach dem Urtheil der einsichtigsten hamburgischen Kaufleute in keiner anderen Weise betrieben werden. (Hört! hört! rechts.) Die Ansammlung großer Vorrathsläger ist für die Erhaltung dieses Handels bei Hamburg die erste Vorbedingung. England versucht einen Theil dieses Handels an sich zu ziehen, England hat die Vorrathsläger für diesen Handel speziell nicht, unser Vorzug ist es, daß wir durch Vermittlung dieser Exportläger allen Anforderungen besser, rascher und billiger genügen können (Hört, hört!), als England, Dampfschiffe, Eisenbahnen und Telegraphen haben eben die Verhältnisse in dieser Beziehung ganz wesentlich umgestaltet. Die Kommissionshäuser in Stockholm und Christiania legen sich keine Vorräthe mehr hin, sie beziehen in den kleinsten Quantitäten, sie lassen sich nicht wie früher alle Vierteljahre neue große Saisonsendungen kommen, nein sie verlangen von Hamburg, daß es die ganzen Saisonvorräthe vorräthig habe für Skandinavien und auf telegraphische Ordre wird die einzelne Bestellung effektuirt, mit dem nächsten Dampfschiffe am nächsten Tage ausgeführt. (Hört, hört! recht.) Da giebt es keine Zeit mehr, erst Bestellungen zu machen, beim Fabrikanten auch nur fertige Waaren beziehen zu wollen oder gar Waaren anfertigen zu lassen. Darüber ist Alles, was bei der Branche betheiligt ist, in Hamburg einig, daß diese nur von Vorrathslägern aus betrieben werden könne. Eine andere Branche ist der Betrieb schlesischer Wollenwaaren. Auch diese werden heutzutage in Hamburg nur von Vorrathslägern verkauft. Die schlesische Wollenwaarenindustrie hat in Hamburg große Kommissionshäuser, welche die Fabrikate in großen Vorräthen für den transatlantischen Export und zu theilweisem Absatz wieder nach dem Inlande aufspeichern. Diese schlesischen Wollenwaareninteressenten sind in recht wohlverstandener Erkenntniß ihrer eigenen Interessen in den letzten Jahren auch die Träger der Agitation für den Zollanschluß Hamburgs geworden. Sie wissen ganz genau, daß die Haltung zweier Läger, eines im Zollgebiet in Hamburg zum Absatz nach dem Zollinland und eines zweiten Vorrathslagers zum Absatz nach dem Ausland eine ganz wesentliche Benachtheiligung für sie ist und die Hamburgischen kaufmännischen Kreise haben dies keineswegs verkannt und bestritten. Sie haben nur gesagt, so lange man keine technische Lösung für die Sicherung der allgemeinen Handelsinteressen gefunden hatte: wesentlicher als diese Frage ist die Sicherung des Hamburger Exporthandels, und den halten wir für nicht möglich, wenn der Hafen dem Zollgebiet angehört. Ein dritter Kreis von Waaren, der zur Aufspeicherung wohl geeignet ist, ist das sogenannte Schwergut. Das Schwergut ist für den Exporthandel unentbehrlich und es ist ein Nachtheil des Hamburger Hafens im Vergleich mit den Konkurrenzplätzen Hamburgs an der Nordsee, daß es ihm an Schwergut mangelt und daß nach seiner Lage und seinen Verhältnissen zur deutschen Industrie die Beschaffung dieses Schwergutes zur Kompletirung des Schiffsladungen eine schwere ist. Einer dieser Schwergutartikel ist das Steinzeug und grobe Glaswaare. Hamburg ist genöthigt, Steinzeug zum Ausfüllen der Schiffe in der Regel von England zu beziehen, weil wir nicht in der Lage sind, uns so rasch, wie es für den Abgang der Schiffe nöthig ist, von Deutschland aus damit zu versorgen. Es ist dies ein schwer empfundener Nachtheil, daß die Packung von Steinzeug, wenn es aus England kommt, leidet, eine Umpackung eintreten muß was Kosten verursacht und für den Exporteur Weitläufigkeiten. Nichts desto weniger hat er es bei dem englischen Bezug belassen müssen, weil er von Deutschland nicht mit der nöthigen Schnelligkeit die Sachen beziehen kann und derartige Vorräthe am Platze nicht findet. Ich habe in der letzten Zeit zufällig Gelegenheit gehabt, mit Vertretern dieser Branche in Hamburg, sehr intelligenten Geschäftsleuten, darüber zu sprechen, und sie haben mir gesagt, das ist gar keine Frage, daß wir uns genöthigt sehen werden, große Exportläger hier zu etabliren und große Vorräthe von Steinzeug hier anzusammeln; schon jetzt sind wir in Unterhandlungen, uns die nöthigen Lagerlokalitäten im künftigen Zollgebiete zu sichern, zur Zeit aber können wir solche Exportläger nicht hierher legen, weil wir dann getrennte Läger halten müßten für das Inland und für das Ausland: für das Inland in der unbequemen Zollvereinsniederlage. Wenn wir aber von dem Lager die ganze Umgegend versorgen können, das natürliche Konsumtions- und Absatzgebiet Hamburgs, dann werden wir von diesen Lagern aus auch dem Export die nöthigen Vorräthe zuführen. Dies führt mich nun auf den vierten Geschäftszweig, welcher nach Anschauung Hamburger Geschäftsleute wesentliche Vortheile für den Export deutscher Industrie-Erzeugnisse mit sich führen kann. Man ist der Ansicht in kaufmännischen Kreisen, daß bei Hereinziehung Hamburgs in das deutsche Wirthschaftsgebiet die deutschen Fabrikanten den Geschäftsbetrieb wieder aufgeben werden, an den sie sich gewöhnt haben, nämlich möglichst direkt mit dem Konsumenten in Berührung zu treten und möglichst auch den Kaufmann zu spielen, ein Geschäftsprinzip, das der Hamburgische Kaufmannsstand für die Industrie bedenklich und für den Handel nachtheilig hält. Man ist der Meinung, daß es zu einer besseren Theilung der Arbeit

zwischen Handel und Industrie kommen und große Läger zur Versorgung des umliegenden Inlands sich etabliren werden. Diese Läger können in derselben Weise, wie ich es Ihnen beim Steinzeug geschildert habe, auch dem Export sehr wohl nützen, nicht so, daß große Vorräthe in feinen Manufaktur- und Industriewaaren aufgesammelt werden, aber doch so, daß der Export denjenigen Bedarf, den er rasch decken muß, den er nicht erst decken kann durch Bestellung beim Fabrikanten, durch Anfertigung nach mehrmonatlicher Lieferfrist, von diesen Kommissionslägern decken kann. Für alle diese Waarenläger wird es aber ein nothwendiges Bedürfniß sein, neben den deutschen Waaren auch ausländische zu führen; man kann doch nicht nur deutsche Waaren nach Skandinavien verkaufen, man muß von derselben Waare auch nöthigenfalls französische und englische Artikel liefern können. Zur Ermöglichung eines solchen Geschäftsbetriebes soll das Kontirungssystem dienen, auf das hier Bezug genommen wurde; es ist das ein Privatlager unter Zollaufsicht, das die Möglichkeit gewährt, ausländische und inländische Waaren neben einander unter einer gewissen allgemeinen Zollaufsicht in denselben Räumen zur freien Verfügung des Lagerinhabers zu halten; die Trennung der inländischen und ausländischen Waarenläger soll aufhören, der hamburgische Exporteur legt den größten Werth darauf, daß er die Waaren beider Richtungen zusammen in seinem Geschäftslokal haben kann. Nun hat das Kontirungssystem aber eine Eingangs- und Ausgangskontrole, eine gewisse Lagerkontrole für die ausländischen Waaren zur Folge, und ich glaube, es ist ganz unbestreitbar, daß die Wirkung dieses Kontirungssystems die sein muß, daß eine ganze Reihe von Waaren, welche heutzutage noch aus dem Ausland bezogen werden, sobald man sie ebenso gut und billig aus dem Inland beziehen kann, aber unter Wegfall der Zollformalitäten, die mit dem Bezuge ausländischer Waaren verknüpft sind, nunmehr aus dem Inland bezogen wird. Das ist die Meinung derjenigen Geschäftsleute, mit denen ich über die Frage wiederholt gesprochen habe. Ich glaube, das, was ich Ihnen soeben geschildert habe, ist doch ein reeller greifbarer Nutzen der Vorlage für die deutsche Industrie und für den deutschen Exporthandel, es sind doch keine Visionen, wenn ich auch nicht mit Zahlen im Einzelnen belegen kann, wie nach 8 Jahren sich die Verhältnisse in dieser Beziehung entwickeln mögen; die Hamburgischen Geschäftsleute halten diese Art der Entwickelung für eine wahrscheinliche, für eine rationelle, für eine auch ihrem Geschäftsbetrieb günstige. Hieran knüpft sich aber ein Nutzen, der von weitersehenden Geschäftsleuten als ein noch bedeutenderer angesehen wird, nämlich die engere Beziehung zwischen dem Hamburger Exporthandel und der deutschen Industrie. Es mag ja scherzhaft klingen, aber es ist nichtsdestoweniger wahr, es giebt noch eine ganze Reihe von Hamburger Exporteuren, welche noch recht viel in Deutschland zu entdecken haben in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie (Sehr richtig!) und umgekehrt giebt es auch recht viele deutsche Fabrikanten, welche noch recht viel zu entdecken haben in Bezug auf den Nutzen, welchen die richtige Verbindung zwischen der deutschen Industrie und dem Exporthandel ihnen gewähren kann. Sind denn die jetzt bestehenden Verhältnisse in Bezug auf diese Verbindung wünschenswerthe und gesunde? Der deutsche Welthandel zählt erst nach wenigen Jahrzehnten, erst in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts nach Befreiung der südamerikanischen Kolonien konnte Hamburg eintreten in einen Wettbewerb um einen Antheil am Welthandel, bis dahin hatten die Kolonialmächte diesen lukrativsten Theil des Handelsbetriebes für sich ausschließlich in Anspruch genommen und die Hamburger Rhederei mußte froh sein, wenn sie als Miethling in diesem Dienst beschäftigt wurde. Der neue Eindringling in das transatlantische Transportgeschäft aber mußte sich selbstverständlich derjenigen Fabrikate für seinen Handel bedienen, welche eingeführt waren, welche an den transatlantischen Märkten marktgängig geworden waren, d. h. also vor Allem der englischen Fabrikate. So kam es, daß der Unternehmungsgeist und das Kapital der hamburger Kaufleute zunächst dienstbar geworden war der englischen Industrie und dann bald selbstthätig in diese eingriff und namentlich in dem Kommissionshandel an den englischen Fabrikplätzen einen sehr bedeutenden Einfluß gewonnen hat. In demselben Maße, wie aber dort das Interesse des deutschen Kaufmanns im Zusammenhang mit der Ausbildung eines deutschen Welthandels in Anspruch genommen war, in demselben Maße wurde es der Entwickelung der deutschen Industrie entzogen, und noch heute wissen sehr viele deutsche Kaufleute, die die besten Deutschen ihrer Gesinnung nach sind, viel besser in England und dessen Industrie und dessen Gewohnheiten Bescheid als in den eigentlichsten deutschen Industrie-Zentren. Das wird und muß anders werden, davon ist man in Hamburg durchdrungen und als ein wesentliches Mittel dazu sieht man an die Beseitigung der Zollschranken, welche Hamburg von seinem Hinterlande trennt, mit deren Wegräumung es wieder vollen Antheil an dem Kommissionshandel für die deutschen Fabrikate gewinnen kann, einen Kommissionshandel nach dem Inland und dem Ausland. Das sind, meine ich die größten Gesichtspunkte, von denen aus man an die Beurtheilung der Vorlage herangehen sollte, das sind greifbare reelle Vortheile. Diesen Gesichtspunkten gegenüber finden, glaube ich, die übrigen Vortheile, die in dem Kommissionsbericht recht eingehend erörtert sind, nur einen untergeordneten Platz: die Erleichterungen des Transitverkehrs, die immerhin doch recht wesentliche sind und namentlich in Hamburg als recht wesentliche empfunden werden, sind ja eingehend geschildert in dem Bericht und ich will deshalb auch nicht weiter darauf eingehen. Es bleibt mir nun noch übrig auf einen Gesichtspunkt einzugehen. Es ist geltend gemacht worden, selbst wenn ein gewisser Nutzen für Deutschland aus der Vereinbarung klar zu machen wäre, ist dann der Nachtheil, der durch die neuen Verhältnisse für Hamburg geschaffen wird, nicht viel wesentlicher als dieser Nutzen, und ist die Gefahr, der die deutschen Handelsinteressen ausgesetzt worden, nicht sehr viel größer als der Gewinn auf der anderen Seite? Es ist, wenn ich recht verstanden habe, von den Herren Rednern dieser befürchtete Nachtheil damit begründet worden, daß Hamburg genöthigt sei in Folge des Umbaus seiner Hafenanlagen seine Waaren statt auf das linke Elbufer zu verlegen, während die Wohnstadt, die eigentliche Geschäftsstadt, auf dem rechten Elbufer verbleibe. Die Verbindung der Geschäftsstadt mit der Lagerstadt werde dadurch eine außerordentlich schwierige sein, nicht einmal eine Brücke werde man hinüberschlagen können und man werde vielleicht zu den Handelsverhältnissen kommen, die man anderswo hat, die als Nachtheile anderer Plätze angesehen werden. Wenn diese Thatsachen richtig wären, daß wir genöthigt wären in Hamburg die Lagerstadt auf das linke Elbufer zu verlegen, dann müßte ich vollständig diese Nachtheile zugeben. Nichts hat man in Hamburger Geschäftskreisen so sehr befürchtet, als die Trennung der Geschäftsstadt von der Lagerstadt, und es ist eine ganze Anzahl von Projekten bearbeitet worden, ehe man zu diesen letzten Projekten gekommen ist, die Ihnen vorliegen. Ich bitte Sie nun, daß Sie feste, dauernde Zustände für Hamburg schaffen, indem Sie dem § 2 der Kommissionsvorlage zustimmen. (Beifall.)

Abg. Meier (Bremen): Wie früher, so glaube ich auch jetzt, daß die Freihafenstellung der Städte Deutschland nicht schädigen kann, aber ich habe die Ueberzeugung gewonnen, daß man allgemein in Deutschland ihren Anschluß will, und wenn dem so ist, gleichviel ob mit Recht oder Unrecht, so erachte ich es für meine Pflicht, diesem Verlangen zu genügen, vorausgesetzt, was ich als unerläßliche Vorbedingung ansehe, daß die Städte den Weltverkehr zu vermitteln nach wie vor im Stande sind. Da diese Vorbedingung durch die Vorlage erfüllt ist, so trete ich für dieselbe ein. Der Vertreter für Hamburg hat hinsichtlich des Exports auseinandergesetzt, wie vortheilhaft sich derselbe in Folge des Anschlusses gestalten würde, daß Exportläger gebildet, daß zwischen den Seestädten und den Fabrikanten eine engere Verbindung eintreten würde. Um ganz ehrlich zu sein, ich theile diese Ansicht nicht in dem gleichen Maße. Die Läger würde ich als günstig ansehen, wenn Theilung der Arbeit im Weltverkehr vorhanden wäre. Aber die ganze Tendenz des Handels geht jetzt dahin, unterstützt von Eisenbahnen, Dampfschiffen und Telegraphie, den Zwischenverkehr möglichst zu beseitigen, von der Produktion bis zum Konsumenten die Waare mit den geringsten Kosten möglichst rasch zu bewegen. Solche Läger vermehren die Kosten ganz bedeutend, sind also keine Verbesserung. Für den Import aber ist der Freihafen eine unbedingte Nothwendigkeit, weil die Waaren, wenn der Zoll gleich bezahlt werden muß, durch Zinsen, Assekuranzprämien 2c. sich für den deutschen Konsumenten sehr vertheuern würden. Der Transit durch Hamburg nach anderen Städten nördlich nach Holstein, Mecklenburg 2c. würde durch den Anschluß gefördert und erleichtert. Einen anderen großen Vortheil sehe ich in den Hamburg zugesicherten bedeutenden Zollerleichterungen, die der Welthandel nicht entbehren kann. Der Handel bedarf unbedingt nur der Sicherheit, er wird durch nichts mehr geschädigt, als durch die Unsicherheit, daß er nicht weiß, worauf er seine Spekulation beschränken soll. Ich weiß recht gut, man hält augenblicklich nicht viel vom Handel, man hält ihn für überflüssig (Widerspruch rechts), aber trotzdem freuen sich alle Länder, wenn sie einen großen ausgedehnten Handel haben und blühen und gedeihen durch ihn. Das Projekt ist nach meinen Erfahrungen ein sehr vollkommenes und als Bremer muß ich sagen, es wird uns die Konkurrenz sehr erschweren. Aber demungeachtet sehe ich ohne Neid darauf und empfehle Ihnen im Interesse des Ganzen der Vorlage zuzustimmen. (Beifall.)

Abg. v. Kardorff: Ich gestehe ganz offen, daß ich von der Vorlage nicht ganz befriedigt bin. Vielleicht wäre es möglich gewesen, von Hamburg noch mehr zu erlangen, als wir erlangt haben. Ich will auch nicht darüber streiten, ob der wirthschaftliche Gewinn dieses Zollanschlusses wirklich den Erwartungen entsprechen wird. Ich schlage aber den nationalen Gewinn höher an als den wirthschaftlichen, den nationalen Gewinn nämlich, daß die hamburger Bevölkerung sich durch und durch an ganz Deutschland angeschlossen fühlt. In diesem Sinne stimme ich für die Vorlage, obgleich sie nicht ganz nach meinem Sinn ist, und bitte, Sie das Gleiche zu thun. (Beifall rechts.)

Abg. v. Kleist-Retzow: Der Abg. Bamberger und die Nationalliberalen wollen von dem nationalen Gedanken in dieser Frage nichts wissen. Er verspottet die Idealität als eine Phantasie; er ist eben, seitdem sich die Sezesion gebildet, heruntergefallen auf die materielle Erde, die ist sein Ideal; ideale Gesichtspunkte sind seit der Zeit für ihn verschwunden. (Sehr richtig! rechts.) Warum widersetzt er sich denn dem Zollanschluß Hamburg? Ist er nicht ein Vertheidiger des Zollvereins und des Frankfurter Anschlusses gewesen? Damals soll freilich die politische Seite maßgebend gewesen sein. Nun, die wirthschaftlichen Vortheile des Anschlusses, namentlich die Erleichterung des Verkehrs, würden auch der politischen Vereinigung Hamburgs mit dem Reiche wesentlich zu Gute kommen; es würde damit auch den um Hamburg liegenden Gebieten Hannover und Mecklenburg ein natürlicher Weg und für Hamburg selbst eine neue Quelle des Wohlstandes erschlossen. Neue Fabriken werden solche Stoffe verarbeiten, die vom Auslande leicht bezogen werden können, ohne die des Inlandes zu schädigen, denn sie werden ja auch für das Inland arbeiten, auch inländische Produkte verwenden und dadurch zum Veredelungsverkehr beitragen. Hoch anzuschlagen ist auch der persönliche Verkehr, die Gemeinschaft, welche sich naturgemäß zwischen dem Handel in Hamburg und der Fabrikation im Inlande herausbilden wird. Hamburg wird neben seinem Welthandel mehr und mehr die inländischen Produkte zum Gegenstande des Verbrauchs machen. Der Konsum von inländischen Nahrungsmitteln in Hamburg wird um mindestens 15 pCt. steigen und so dem Inlande zum Vortheil gereichen. Dieser Verkehr wird wesentlich befördert werden durch die Anlage des Kanals, der wesentlichen Bedingung und Voraussetzung der Sicherstellung des Freihafengebietes. Diesen Vortheilen gegenüber kommt das geringe Opfer von 40 Millionen nicht in Betracht. Und so bitte ich Sie denn: bewilligen Sie diese 40 Millionen, den der Vortheil, den wir damit erreichen, ist eines solchen Opfers werth. (Beifall rechts.)

Abg. Richter (Hagen): Ich freue mich immer über die frische Jugendart, mit der Herr v. Kleist-Retzow für seine Ansicht eintritt, aber es macht doch einen eigenthümlichen Eindruck, wenn man ihn so besonders lebhaft die nationale Frage betonen hört. Zufällig habe ich gerade sein Programm vor mir aus dem preußischen Volksverein von 1861 (Oh, oh! rechts) mit dem Motto: „Kein Nationalitätenschwindel". (Heiterkeit links.) Man kann aber auch solche Dinge, wie nationale Fragen, übertreiben, indem man sie da anwendet, wobin sie nicht passen. Herr v. Kardorff hat zu dieser Frage heute nichts Neues beigebracht, er hat nur gesagt: wir haben die Majorität doch. Eine Majorität, die nichts beizubringen vermag gegen die Gründe des Abg. Bamberger, läuft Gefahr, daß sie mit der Zeit aufhört, Majorität zu sein. Herr Schlutow warf Herrn Bamberger vor, daß er Büchergelehrter sei. Sonst stellt man von anderer Seite Herrn Bamberger als Vertreter des Handelsstandes auf. Nun kommt umgekehrt ein Kaufmann und sagt, das ist ein Büchergelehrter. Was Herrn Meier (Bremen) betrifft, so befindet er sich augenblicklich auch im Zustand des Vertreters einer belagerten Stadt und eine solche belagerte Stadt ist für mich keine Autorität, wenn es sich handelt um die Frage von Kapitulationsbedingungen. Kollege Meier kann mit Rücksicht auf seine Kapitulationsbedingungen um so weniger maßgebend für uns sein, die wir in dieser Hinsicht nicht diesen speziellen Bremer Standpunkt hier zu vertreten haben. Wenn Bamberger wirklich so theoretisch gesprochen hätte, so hätte es ja diesen praktischen Männern leicht fallen müssen, ihn zu widerlegen. Aber eigentlich sind die beiden Herren nur in dem einen Punkt übereingekommen: wenn man in zehn Jahren auf die Seewarte kommen werde, werde die Aussicht dort eine sehr schöne sein. (Heiterkeit.) Für mich ist die ganze Sache eine nüchterne Geldfrage; es handelt sich darum, ob uns die 40 Millionen zu viel sind für eine Sache, die wir für schädlich oder mindestens für zweifelhaft halten. Wenn hier von der Sparsamkeit im Allgemeinen die Rede ist, dann sind alle Mitglieder dabei. Was haben wir aber bis jetzt im Etat erspart? Kleinigkeiten; und bei diesem Regierungssystem kann man auch nichts sparen. Hier aber handelt es sich um eine neue Summe, die sich durch analoge Zuwendungen für andere Städte noch erhöhen wird; es handelt sich um eine sehr beträchtliche Zinssumme, die als Zuschuß à fonds perdu für inländische Kanalverbindungen oder Sekundärbahnen gut hätte verwendet werden können. Daß der Platz Hamburg deutsch ist und daß andere Plätze jenseits der deutschen Grenze liegen, ist doch nicht durchschlagend, denn die Wirthschaftsgebiete und die wirthschaftlichen Verhältnisse in ihrer Verschlingung sind nicht abhängig von den Landesgrenzen, und viele wirthschaftliche Gebiete in Deutschland sind viel inniger mit benachbarten Gebieten jenseits der Grenze verbunden, als mit anderen innerhalb Deutschlands. Die Belastung von Hamburg ist nicht bloß eine Hamburgische Frage, die später zurückwirken muß auf Alle, die mit Hamburg in Geschäftsbeziehung stehen. Bedenken Sie, meine Herren, was das für eine Summe ist, die Hamburg aufzuwenden hat. 100 Millionen für einen Staat, der höchstens eine halbe Million Einwohner hat, macht 200 M. auf den Kopf der Bevölkerung. Das ist im Verhältniß der Bevölkerung das Doppelte, was Frankreich an Kriegskontributionen gezahlt hat. Ich führe das nur an, um anzudeuten, daß die Verzinsung und Amortisation dieser Summe auf die ganzen Verhältnisse von Hamburg einen Einfluß haben muß, und daß die Zölle, die Steuern, die man in Hamburg zur Deckung dieser Kosten aufzubringen haben wird, nachtheilig zurückwirken werden auf Hamburg und alle Verbindungen mit Hamburg. Man hat sich wiederholt auf Hamburg und seine Vertreter berufen. Aber ich habe noch niemals Jemand so kühl gesehen, der im Begriff ist, 40 Millionen zu empfangen, wie den Hamburger Vertreter, welcher gestern sprach. Viel Hamburgischer, viel begeisterter von den Segnungen dieses Vertrags für Hamburg sind die Herren von Kardorff, von Kleist-Retzow und besonders Windthorst. Was dem Vertreter des Senats von Hamburg betrifft, so habe ich seine Ausführungen leider nicht verstanden. Es wäre doch wünschenswerth, wenn man bei der Auswahl der Regierungskommissarien etwas mehr Rücksicht darauf nähme, daß das Organ der Herren auch für diesen Saal ausreicht. (Oh! Oh! rechts.) Seitens des Herrn Regierungsvertreters soll Werth darauf gelegt sein, daß Steinzeug, grobe Glaswaaren u. s. f. im Lager dort vorräthig gehalten werden können. Alle Waaren können auch jetzt zollfrei nach Hamburg eingeführt werden, also ist hier die Rücksicht maßgebend, daß sie künftig, wenn sie nicht verkauft werden sollten, auch wieder zollfrei an ihren Ursprungsort zurückgeführt werden können. Als kein Zoll oder ein ermäßigter bestand, ist es da anders gewesen? Entscheidet bei solchen schweren Gütern nicht viel mehr als der geringe Zoll der Transport und die Schwierigkeit desselben? Prima vista muß man annehmen, daß die leichteren Transportbedingungen zur See mit England mehr die Ursache abgeben, von dort zu beziehen, als die Zollverhältnisse in Bezug auf Deutschland. Der Herr Regierungskommissar hat gemeint, man sei sich beiderseits entgegen gekommen. Ja, die Herren können jetzt gar nicht mehr anders als den Vertrag loben, vordem, als in der Hamburger Bürgerschaft darüber gesprochen wurde, lautete die Sprache doch ganz anders. Damals sagte der Senator Versmann: „Nur wenn man sich im Vertheidigungszustande befindet, kann man auf einen ehrenvollen Frieden rechnen. Glauben Sie, daß, wenn man am Boden liegt, günstige Bedingungen bekommt?" Hier kann, wie Sie sehen, eher von einer Belagerung als von einer Verständigung gesprochen werden. Ich halte diese ganze Anschlußfrage nicht für eine nationale, sondern für eine Kanzlerfrage. Der Wille des Kanzlers ist in dieser Frage von Anfang an die treibende Kraft gewesen. Denken Sie einmal daran, es käme ein anderer Kanzler: wie würde dieser Vertrag von sehr vielen Personen von demselben Tage an betrachtet werden? Der Cours der Aktien dieses Vertrages würde sofort ganz erheblich sinken; wäre er dann noch nicht perfekt, er würde es nie werden, wäre er perfekt, die Ausführung hätte aber noch nicht begonnen, man würde übereinkommen, die Ausführung nicht stattfinden zu lassen, und hätte die Ausführung begonnen, dann würde man untersuchen, ob man nicht trotz der begonnenen Ausführung mit nicht allzu großem Verlust die Sache ruhen lassen könnte, wie sie ist. Der Geschichtsschreiber wird kein besseres Beispiel für die große Macht des Kanzlers anführen können, als er im Stande gewesen ist, die ganzen Verhältnisse der großen Seestadt von Grund aus umzugestalten und zu einem so überaus zweifelhaften Experiment die große Mehrheit des Reichstages zu erlangen. (Sehr wahr! links.) Der Abgeordnete Bamberger hat gestern gesagt: Wenn man aus der Sache selbst keinen Grund mehr anführen kann, so nennt man das ethisch. Ich möchte an Stelle dieses Wortes staatsmännisch setzen; staatsmännisch ist, daß man etwas, was man innerlich nicht will, gleichwohl thut, indem man sagt, es würde sonst noch schlimmer werden. Auch der Abg. Windthorst, dessen Ansehen im Hause darauf beruht, daß er eine solche Art von Staatsmann nicht ist, sondern von dem Grundsatze ausgegangen ist: „Bange machen gilt nicht", hat sich leider gestern in dieser Rolle gefallen. Wir haben dieselbe Methode, dieselben staatsmännischen Gründe hier schon einmal vorführen hören. Das war in der Tabakssteuerfrage. Da wurde genau wie heute gesagt: Die Industrie kann keine Unsicherheit vertragen; es ist ja recht schlimm, daß wir jetzt diese Tabakssteuer erhöhen müssen, ohne irgendwie eine konstitutionelle Garantie dafür zu bekommen, daß nunmehr auch Ruhe für diese Industrie eintrete. Ich glaube, es war der Abg. Meier (Bremen), der wieder vom Standpunkt des „einfachen Geschäftsmannes", wie Herr Kollege Schlutow sich ausdrückte, meinte, man solle lieber die Erhöhung annehmen, wenn man nur der Tabaksindustrie Ruhe kaufe vor dem Monopol. Ich bin dieser Auffassung entgegengetreten und habe gesagt: Sie werden sich täuschen. Sie werden erst recht Unruhe bekommen, wenn Sie die Erhöhung angenommen haben. Das Gespenst des Monopolprojekts wird noch viel lebendiger vor Sie treten und Sie werden dem Kanzler nur Handhaben geben, die Steuererhöhung auszunutzen, um das Monopol herbeizuführen. Die Thatsachen haben mir Recht gegeben, leider mehr, als ich selbst wünschen kann. Die Beunruhigung hat nicht aufgehört, sie hat in einem größeren Maße fortgedauert. Wenn diese Verhältnisse in Hamburg sich nun nach dem Vertrage gestalten wird, die Unruhe, die bisherr nur in der Vorstellung bestanden hat, in den thatsächlichen Verhältnissen eintreten und wer birgt uns dafür, daß der Kanzler nicht ein anderes Projekt gegen Hamburg vorbringt? Herr Bamberger hat mit Recht gesagt: wer hat jetzt überhaupt Ruhe in Deutschland? Wir können diese Frage nicht blos als Hamburger Frage auffassen, wir müssen sie auffassen im Zusammenhange mit der ganzen Wirthschaftspolitik, dem ganzen System der Beunruhigung, wie es gegenwärtig besteht. Wenn ich hier aus sogenannten staatsmännischen Rücksichten sage: ich will den Hamburgern Ruhe erkaufen und hier dem Kanzler nachgeben — dann setze ich eine Prämie auf die Fortsetzung dieses Beunruhigungssystems für ganz Deutschland. (Sehr richtig! links.) Wie kann ich nachher das Tabaksmonopol ablehnen? Wie kann ich die Verstaatlichung irgend einer Eisenbahn ablehnen? Kann man nicht auch erwidern, die betreffende Eisenbahn wird sonst derartig beunruhigt mit allen Pressionsmaßregeln, wir müssen ihr Ruhe schaffen? Dann kommt man zuletzt dazu, daß man sich dem Kanzler selbst auf Gnade und Ungnade ergiebt. Das Volk wird sich sagen, der Reichstag giebt doch immer nach, Bismarck bekommt doch immer Recht. Deshalb bitte ich Sie, wenn Sie irgend zweifelhaft sind in der Sache selbst, zur Bekämpfung des ganzen gegenwärtigen Beunruhigungssystems in unserer inneren Reichspolitik, von der diese Hamburger Frage nur ein Theil ist, diese Vorlage abzulehnen. (Lebhafter Beifall links.)

Bundesbevollmächtigter Staatsminister Bitter: Wenn der Vorredner Bedenken darüber geäußert hat, ob ein Nachfolger des Reichskanzlers diese Angelegenheit weiter führen würde, so kann ich ihm darin nicht beistimmen. So sind unsere Staatsmänner nicht, daß sie das, was ihre Vorgänger geschaffen haben, wieder umzustürzen suchen. Ich muß eine solche Unterstellung, die nach keiner Seite hin auch nur annähernd berechtigt ist, Namens der Regierung zurückweisen. Auch ich kann den Ernst und die hingebungsvolle Thätigkeit der Kommission nur anerkennen. Um so weniger kann ich mich mit der Kritik Bambergers einverstanden erklären, muß im Gegentheil hier konstatiren, daß meinem Urtheil nach die Kommission Alles geleistet hat, was von ihr erwartet werden konnte und durfte. Ein Blick in den Bericht wird Sie belehren, daß die Kommission völlig auf der Höhe ihrer Aufgabe gestanden hat. Was uns hier heute aus sachkundigem Munde vorgetragen ist, bildet eine schwer wiegende Entgegnung auf die Behauptung, daß die Vorlage keine realen Vortheile im Gefolge habe. Schon das Beginnen der großen Operation, mit dem wir es hier zu thun haben, stellt eine der allergroßartigsten Thaten dar. Man kann da unmöglich mit dem Maßstab bestehender Verhältnisse messen. Ich erinnere dabei an eine andere Angelegenheit. Vor mehr als 30 Jahren stand man in Bremen vor der Frage, die Stadt in dem damaligen Zustande zu belassen oder sie im Interesse der Erweiterung ihres Handels mit der Nordsee mehr in Verbindung zu bringen. Die letztere Alternative erregte damals ebenfalls einen Sturm des Unwillens. Man ging indessen darauf ein, ein Hafenbassin zu bauen; bald wurde ein zweites und ein drittes nöthig, und jetzt steht man vor der Erwägung, ob nicht ein viertes Hafenbassin anzulegen ist. Aehnlich verhält es sich mit der jetzigen Maßregel Hamburg gegenüber. Die Meinung Bamberger's über das abfällige Urtheil späterer Geschlechter bezüglich des Kanals theile ich nicht. Man wird die Zwecke vollständig würdigen und die Hingebung anerkennen, mit der die Regierung an deren Ausführung gegangen ist. Sprechen Sie vor Allem auch im Interesse der Beruhigung Hamburgs sich für die Vorlage aus. (Beifall.) (Schluß folgt.)

Locales und Provinzielles.

Posen, 23. Januar.

— **Der erste Staatsanwalt** am berliner Landgericht I., Herr

v. Dreßler, ist zum Ober-Staatsanwalt ernannt worden und wird als solcher an das Oberlandesgericht zu Posen versetzt werden.

— **Aus Schleswig** erfährt die „Kiel. Ztg.", daß es dem dortigen Regierungssekretär Hamfeldt gelungen ist, seine Versetzung nach Posen rückgängig zu machen.

r. **Der Kaufmann Salomon Löwinsohn,** einer der ältesten und bekanntesten Mitbürger unserer Stadt, ist am 21. d. Mts. hierselbst gestorben. Derselbe hat 30 Jahre lang der Stadtverordneten-Versammlung als Mitglied angehört, in dieser und als Vorsitzender der Finanz-Kommission zehn Jahre hindurch eine hervorragende Thätigkeit geübt. In dem Nachruf, welchen dem Verstorbenen der Magistrat und die Stadtverordneten-Versammlung gewidmet haben, wird hervorgehoben, „daß sein hingebender Eifer, seine umfassende Kenntniß der städtischen Verhältnisse, seine reichen Erfahrungen in der Verwaltung der Stadt, sein unerschütterliches Rechtsgefühl in hervorragender Weise die Interessen der Stadtgemeinde Posen nach allen Richtungen förderten". Seine speziellen Berufsgenossen haben dem Verstorbenen dadurch ihr Vertrauen zu Theil werden lassen, daß sie ihn mehrmals in die Handelskammer und in den Vorstand der kaufmännischen Vereinigung wählten. Der Handelskammer hat derselbe viele Jahre als Mitglied angehört und in der kaufmännischen Vereinigung mehrere Jahre lang das Amt des Vorsitzenden bekleidet. Bis in die letzte Zeit hatte sich der Verstorbene eine ungewöhnliche körperliche und geistige Frische bewahrt.

Verantwortlicher Redakteur: H. Bauer in Posen. — Für den Inhalt der folgenden Mittheilungen und Inserate übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Gewinn-Liste der 4. Klasse 165. kgl. preuß. Klassen-Lotterie.

(Nur die Gewinne über 210 Mark sind den betreffenden Nummern in Parenthese beigefügt.)
(Ohne Gewähr.)

Berlin, 21. Januar. Bei der heute fortgesetzten Ziehung sind folgende Gewinne gezogen worden:

33 113 66 68 224 36 74 323 459 72 99 515 50 80 90 633 94 784 810 31 983 (3000) 91. **1**018 54 125 99 202 49 367 400 (1500) 61 520 44 86 91 603 85 705 16 69 80 817 43 922. **2**094 95 103 13 93 (3000) 281 335 95 458 (3000) 661 752 71 95 814 (300) 51 926 44. **3**160 205 10 (1500) 12 (300) 321 31 404 93 551 63 70 85 631 34 41 (1500) 53 710 60 84 822 56 (600) 63 73 946. **4**107 20 (300) 229 67 86 426 37 54 57 514 92 622 707 807 (3000) 71 918 (300). **5**046 114 52 287 369 95 468 512 54 (600) 694 98 704 26 41 (1500) 54 59 828 30 48 68 900 97. **6**008 80 106 23 204 329 55 (1500) 414 54 (300) 563 633 (300) 75 705 16 21 (1500) 50 810 95 917 92 (300). **7**090 (300) 148 205 42 320 41 59 412 (600) 15 (300) 517 31 (300) 62 614 61 78 94 764 810 15 31 65. **8**160 (300) 225 37 445 520 56 93 732 40 62 (3000) 66 805 61 907 17 34 (300) 56 61 68. **9**107 257 75 366 424 595 636 732 825 28 (3000) 63 (300) 945 73 93.

10119 26 41 (3000) 46 64 (600) 351 70 480 525 31 674 722 33 845 76 (3000) 916 (3000). **11**013 106 14 (300) 264 90 302 88 440 (3000) 46 92 564 609 36 707 10 (300) 41 51 77 827 (300) 926 55 75. **12**000 45 93 113 47 61 90 (600) 206 7 (600) 63 87 327 56 65 80 (3000) 98 459 67 (300) 73 593 627 29 (300) 59 764 970 79 (300). **13**026 88 120 (600) 75 84 (600) 281 330 40 62 447 62 95 517 79 671 98 726 61 66 72 811 945 81. **14**038 (3000) 81 82 101 99 255 69 320 27 (1500) 40 417 (600) 19 86 91 92 96 (600) 531 628 45 703 32 94 801 4 58 908 12 50 (300) 85 (600). **15**036 (300) 57 62 (600) 165 (300) 346 401 38 71 511 (1500) 20 22 (1500) 25 98 610 762 836 37 41 985. **16**042 46 53 128 65 225 44 72 319 (600) 20 53 64 400 77 606 78 926 (300) 38 49 (600). **17**058 123 77 227 69 320 (300) 75 83 430 (600) 34 94 527 (600) 57 600 12 (600) 76 714 21 74 92 96 (600) 800 919 87. **18**015 38 73 113 27 87 217 68 300 (3000) 39 79 422 40 (3000) 43 92 505 11 711 60 824 28 93 920. **19**017 24 43 72 142 79 94 (300) 95 201 30 34 87 341 42 423 24 36 54 78 (600) 521 48 64 96 764 802 (1500) 37 59 974 (3000) 96.

20024 178 264 74 330 36 (3000) 82 403 57 (600) 600 67 701 823 41 58 89 951 65. **21**010 41 110 56 87 267 323 53 78 (600) 454 81 606 (600) 68 69 73 76 705 (600) 47 94 977. **22**011 62 73 75 150 347 67 (1500) 402 66 81 (300) 514 50 (600) 52 641 73 746 879 918 (300) 42. **23**121 (3000) 71 243 351 556 673 756 850 79 83 93 913 89. **24**025 67 77 83 108 (300) 31 215 (1500) 32 34 51 (3000) 90 307 57 90 (1500) 437 (300) 76 (300) 96 567 87 657 78 700 837 (300) 67 905 6 61 62. **25**060 101 (1500) 3 (300) 81 (300) 267 95 (1500) 347 58 427 (300) 43 47 541 (300) 616 86 733 803 30 43 44 78 (600) 984 92 96. **26**051 68 161 65 242 74 339 450 54 (300) 71 95 551 83 99 612 32 709 72 916. **27**141 49 88 223 75 317 51 416 (1500) 21 579 84 639 (1500) 60 (300) 701 4 55 65 800 16 (300). **28**011 14 37 194 354 75 519 37 67 632 56 770 800 (300) 32 50 75 77 930 87. **29**071 120 87 208 49 88 319 471 84 501 13 34 657 (300) 96 792 811 44.

30009 (3000) 192 210 59 407 11 25 65 99 602 35 67 886 990. **31**237 41 331 61 75 431 35 69 (300) 94 (3000) 530 624 36 38 41 49 (3000) 703 29 (300) 32 70 80 90 99 801 915 51 (600) 92 97 98. **32**001 (300) 3 37 43 80 129 (300) 63 304 23 409 (1500) 72 98 573 91 654 77 728 860 82 905 76. **33**010 40 67 (600) 117 32 65 87 228 (300) 87 94 344 432 522 45 66 727 41 81 894 944 (1500). **34**092 128 49 247 (3000) 394 403 10 45 (600) 501 24 614 44 713 17 70 (300) 75 855 74 935. **35**086 138 97 (3000) 224 55 73 86 95 321 25 32 38 76 447 (3000) 509 51 674 859 76 94 (300) 903 11 57 65. **36**006 42 45 186 545 607 77 708 59 932 43 64. **37**011 (300) 144 66 71 85 208 32 64 83 411 70 500 (300) 12 58 (300) 79 (6000) 617 35 66 763 (300) 865 911 (300) 25 75 88. **38**089 (300) 125 28 61 212 15 420 94 504 13 23 601 4 6 795 897 950 55 69 84. **39**190 201 324 89 425 53 576 608 701 32 87 812 (600) 37 (300) 40 937 46.

40110 55 (1500) 85 221 52 57 71 77 (1500) 556 85 657 (300) 726 79 805 7 41 70 943 71 82. **41**028 67 95 132 50 64 84 99 262 363 406 48 51 530 51 675 737 72 (3000) 85 804 5 16 (300) 44 904 18. **42**005 (300) 12 (1500) 43 75 98 (600) 103 29 (600) 54 62 271 333 76 (300) 406 96 649 (600) 51 56 789 982. **43**010 61 71 176 (300) 91 (600) 212 13 52 350 420 68 591 601 57 721 48 97 803 900 10 (300) 57 93. **44**103 245 308 (3000) 12 27 (300) 65 (1500) 89 649 62 94 732 91 97 (300) 821 81 952 81. **45**006 (300) 15 25 117 57 64 234 36 321 23 51 421 33 46 93 533 46 695 97 707 (6000) 831 93 95 906. **46**051 65 70 122 232 47 61 73 453 82 536 (1500) 83 610 56 (300) 802 37 45 83 908 40 76 (300). **47**173 223 30 58 303 45 400 505 60 62 64 743 (300) 44 54 61 84 99 800 53 922 47 87. **48**030 56 204 (600) 20 87 331 (1500) 88 90 (300) 413 (300) 502 15 50 52 (1500) 626 27 32 40 701 20 807 25 60 67 76 944 61 78 84. **49**006 126 33 48 76 (300) 84 99 215 16 53 69 302 87 90 414 37 41 68 71 (3000) 72 573 604 67 78 737 40 46 69 829 78 88.

50215 36 51 61 64 321 32 (300) 474 507 25 60 (1500) 616 703 26 38 76 805 (3000) 78 (3000) 909 16. **51**005 (1500) 16 48 102 74 210 41 58 328 60 89 442 58 533 54 63 637 (1500) 70 88 740 62 801 54 65 66 94 902 8 58. **52**017 28 54 162 340 (600) 51 76 432 72 78 (300) 646 (1500) 921 34 97 (600). **53**149 233 46 61 317 32 37 94 443 56 (300) 77 549 71 79 617 23 32 47 (300) 57 97 (300) 745 80 870 917 (300) 21 37 70 76. **54**020 57 148 324 73 450 58 540 81 85 609 89 804 40 969 73. **55**143 59 253 359 (300) 92 430 83 562 68 603 30 40 44 79 95 732 60 62 831 993. **56**017 159 239 43 (300) 93 320 405 (600 15 78 726 (600) 816 36 53 93 959. **57**097 103 36 (300) 267 302 (600) 44 45 52 66 92 447 61 88 563 608 76 774 833 923 31 (3000) 37. **58**031 79 (300) 104 21 81 84 203 (600) 322 418 60 77 505 71 726 72 74 809 52 911 (3000) 22. **59**022 224 26 (1500) 49 351 76 407 35 531 (300) 600 73 722 805 10 23 27 51 66 947.

60002 47 105 226 95 370 76 428 35 514 21 (1500) 45 69 98 619 47 50 72 731 61 62 97 (300) 809 27 30 33 944 (3000). **61**029 195 258 99 375 (3000) 80 406 53 71 (300) 514 39 693 784 954 67. **62**198 225 28 53 312 65 402 43 49 (300) 538 (3000) 708 10 13 41 84 837 (6000) 925. **63**003 (300) 115 (300) 62 409 24 44 (600) 53 532 605 26 857 970. **64**038 60 (600) 67 72 98 (300) 160 224 96 302 (300) 401 22 33 36 61 72 539 47 604 33 769 801 43 913 22. **65**007 95 170 (300) 223 (300) 335 (300) 90 (300) 476 565 66 70 (600) 691 (300) 711 847 968 82. **66**000 3 11 15 (300) 151 206 7 98 302 11 74 514 23 (600) 32 35 36 93 604 37 781 827 66 69 958. **67**006 32 66 80 125 220 37 55 76 395 (600) 429 49 54 69 74 507 46 95 628 97 727 840 77 88 908 (300) 25. **68**026 30 (300) 32 109 35 70 (300) 202 11 (300) 346 401 28 38 539 69 87 625 752 67 (3000) 88 (300) 976. **69**081 86 156 (300) 64 69 93 284 364 410 78 85 556 99 646 63 (300) 732 37 79 (300) 800 936.

70042 46 (300) 80 110 16 86 255 89 378 84 574 736 40 75 918 21 99. **71**006 16 77 135 (1500) 216 394 405 62 67 99 546 96 725 26 36 40 46 811 (600) 70 79. **72**010 22 100 48 (3000) 56 79 (1500) 202 69 300 63 581 611 19 23 65 752 79 (1500) 867 (6000) 933 76 (300), **73**074 (300) 208 (1500) 359 68 88 480 83 553 67 96 605 (1500) 8 63 72 86 713 50 811 40 41. **74**005 38 45 89 203 13 (600) 342 (300) 45 438 539 604 88 747 91 865 (3000). **75**008 20 (600) 40 (300) 58 203 11 46 58 75 303 66 68 436 577 664 91 721 22 (600) 39 (1500) 56 829 (600) 33 915 47. **76**038 (600) 116 38 54 66 93 219 (3000) 35 54 57 79 362 73 500 99 658 (300) 70 77 80 701 24 92 883 86. **77**057 89 173 88 231 300 71 412 505 (300) 10 67 690 96 (300) 745 69 (300) 806 35 (600) 57 958 76. **78**076 140 219 (300) 37 62 312 19 (300) 50 411 13 34 507 17 93 (300) 604 (15,000) 728 814 42 907 8 (300) 60. **79**038 61 (300) 62 89 188 219 69 71 96 331 38 (300) 75 410 39 80 (600) 83 645 72 794 856 932 83.

80118 25 226 301 5 59 67 445 505 87 736 (3000) 68 99 839 (1500) 64 904 29 (3000) 67 69 78. **81**068 158 270 (300) 89 317 (30000) 407 15 85 536 58 667 80 87 831 (600) 45 950 74 78 83. **82**007 11 129 71 236 39 57 92 (300) 351 433 (600) 73 514 37 (3000) 89 99 608 (3000) 14 84 732 814 46 905 19 52 95. **83**032 51 56 58 81 283 338 45 69 95 97 98 406 54 548 95 613 59 (3000) 96 739 79 (600) 85 (600) 91 838 917 21 23 (300). **84**005 83 88 144 89 207 91 329 43 93 97 466 75 529 47 (600) 78 (600) 614 28 85 728 45 76 89 90 800 46 87 957. **85**021 (3000) 29 92 127 230 58 (600) 302 35 457 72 97 509 20 25 26 36 66 (1500) 68 628 708 79 945 68. **86**031 (600) 33 59 (300) 102 6 58 (300) 74 90 302 72 501 26 (600) 41 96 628 38 95 896 946 65 77 (1500) 78. **87**075 84 101 57 80 (300) 92 234 41 57 62 78 475 534 (600) 613 36 50 704 88 (300) 821 51 95 904 65 94. **88**086 (300) 81 92 93 163 77 233 86 89 504 (600) 18 85 657 63 724 68 887 93 (300) 921 (300) 22 48 (300) 77. **89**020 (300) 42 (3000) 149 63 (600) 78 88 242 44 93 (600) 446 503 80 83 618 66 839 (1500) 61 87 96 9 6 (300) 53.

90022 29 71 130 (1500) 97 255 87 406 (600) 7 51 96 501 3 23 44 757 (300) 806 924 27 46 85. **91**004 36 41 (300) 56 161 79 (600) 90 205 58 (300) 73 (300) 321 68 79 435 49 70 80 599 611 724 44 (3000) 52 97 824 943 58 (600). **92**046 188 (1500) 202 5 53 66 323 (300) 485 563 93 630 74 768 919 (300) 47 83 86. **93**015 23 102 236 79 (600) 92 322 400 50 577 683 (600) 95 706 43 51 95 859 65 935 43 45 54 57 77. **94**005 29 (300) 94 128 50 (300) 66 81 95 (1500) 387 417 54 (300) 55 84 508 610 20 703 21 827 69 983 89 90.

Meteorologische Beobachtungen zu Posen im Januar.

Datum Stunde	Barometer auf 0 Gr. reduz. in mm. 82 m Seehöhe	Wind.	Wetter.	Temp. i. Cels. Grad.
21. Nachm. 2	768,4	W schwach	bedeckt	+ 1,8
21. Abnds. 10	768,7	W mäßig	bedeckt	+ 1,4
22. Morgs. 6	769,6	W schwach	bedeckt	+ 1,5
22. Nachm. 2	770,7	W schwach	bedeckt	+ 2,5
22. Abnds. 10	771,1	W schwach	bedeckt	+ 1,7
23. Morgs. 6	769,8	W schwach	bedeckt	+ 0,7

Am 21. Wärme-Maximum + 2°6 Cels.
" " Wärme-Minimum + 0°6 "
" 22. Wärme-Maximum + 4°3 "
" " Wärme-Minimum + 1°0 "

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 22. Januar Morgens 0,96 Meter.
" " 23. " Morgens 0,94 "

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Course.

Frankfurt a. M., 21. Januar. (Schluß-Course.) Weichend.
Lond. Wechsel 20,417. Pariser do. 81,12. Wiener do. 170,40, K.-M. St.-A. —. Rheinische do. —. Hess. Ludwigsb. 99½. K.-M.-Pr.-Anth. 128¼. Reichsanl. 101. Reichsbank 148¼. Darmstb. 150⅞. Meininger B. 96½. Oest.-ung. Bk. 791,00. Kreditaktien 260½ Silberrente 64⅛. Papierrente 63½. Goldrente 77⅞. Ung. Goldrente 72⅛. 1860er Loose 120½. 1864er Loose 324,00 Ung. Staatsl. 226,50. do. Ostb.-Obl. II. 92¾. Böhm. Westbahn 254¼. Elisabethb. —. Nordwestbahn 174⅝. Galizier 245½. Franzosen 251½. Lombarden 109¼. Italiener 86⅜. 1877er Russen 87⅝. 1880er Russen 71⅜. II. Orientanl. 58⅜. Zentr.-Pacific 112⅞. Diskonto-Kommandit —. III. Orientanl. 58⅛ Wiener Bankverein 107, ungarische Papierrente —. Buschtiehrader — Junge Dresdner —.

Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 259½, Franzosen 250, Galizier 243½, Lombarden 107, II. Orientanl. —, III. Orientanl. —, österr. Goldrente —.

Frankfurt a. M., 21. Januar. Effekten-Sozietät. Kreditaktien 256½, Franzosen 246¾, Lombarden 106½, Galizier 242½, österreichische Goldrente —, ungarische Goldrente —, II. Orientanleihe —, österr. Silberrente —, Papierrente —. II. Orientanl. —, ungar. Papierrente —, 1880er Russen —. Darmstädter Bank —, 4 pCt. Ungar. Goldrente —. Wiener Bankverein —. Diskonto-Kommandit —. 1860er Lose 120.

Wien, 21. Januar. (Schluß-Course.) Geschäft sehr reduzirt, Course in Folge Mangels an Käufern ruckweise fallend.

Papierrente 73,00. Silberrente 74,30. Oesterr. Goldrente 90,50. Ungarische Goldrente —,—. 1854er Loose —,—. 1860er Loose —,—. 1864er Loose —,—. Kreditloose —,— Ungar. Prämienl. —,—. Kreditaktien 293,00. Franzosen 291,50. Lombarden 135,00. Galizier 290,50. Kasch.-Oderb. 135,00 Pardubitzer 144,00. Nordwestbahn 198,50. Elisabethbahn 204,00. Nordbahn 2400,00. Oesterreich-ungar. Bank —,—. Türk. Loose —,—. Unionbank 115,00. Anglo-Austr. 115,50. Wiener Bankverein 109,50. Ungar. Kredit 277,00. Deutsche Plätze 58,80. Londoner Wechsel 120,10. Pariser do. 47,70. Amsterdamer do. 99,10. Napoleons 9,52½. Dukaten 5,63 Silber 100,00. Marknoten 58,85. Russische Banknoten 1,23. Lemberg-Czernowitz —,—. Kronpr.-Rudolf 158,00. Franz-Josef —,—. Dux-Bodenbach —,—. Böhm. Westbahn —,—.

4½prozent. ungar. Bodenkredit-Pfandbriefe —, Elbthal 210,00, ungarische Papierrente 82,80, ungar. Goldrente 83,00, Buschtierader B. —,—. Ung. Präml. —. Eskompte —,—.

Nachbörse: Oesterr. Kreditaktien 289,00, Anglo-Austr. —,—.

Wien, 21. Januar. (Abendbörse.) Ungar. Kreditaktien 266,00, österr. Kreditaktien 284,00, Franzosen 283,00, Lombarden 123,00, Galizier 279,00, Anglo-Austr. —, öst. Papierrente 72,40, do. Goldrente 88,50, Marknoten 58,95, Napoleons 9,50, Bankverein 121,25, Elbthal 224,00, ungar. Papierrente —,—, 4prozent. ungar. Goldrente 85,00, 6proz. ungar. Goldrente —,—, Nordwestbahn 189,00. Weich.

Paris, 21. Januar. (Schluß-Course.) Matt.
3proz. amortisirb. Rente 81,55, 3proz. Rente 81,89, Anleihe de 1872 113,00, Italien. 5proz. Rente 86,20, Oesterr. Goldrente 77¾, 6pr. ungar. Goldrente 101, 4proz. ungar. Goldrente 71¼, 5proz. Russen de 1877 8[illegible], Franzosen 635,00, Lomb. Eisenbahn-Aktien 270,00, Lomb. Prioritäten 268,00, Türken de 1865 12,60, Türkenloose —,—. III. Orientanleihe 58⅞.

Credit mobilier 630, Spanier exter. 27⅜, do. inter. —, Suezkanal-Aktien 2225, Banque ottomane 765, Union gen. 1200, Credit foncier 1575,00, Egypter 333,00, Banque de Paris 1170,00, Banque d'escompte 770,00, Banque hypothecaire —, Londoner Wechsel 25,15, 5proz. Rumänische Anleihe —,—.

Paris, 20. Januar. Boulevard-Verkehr. 3 proz. Rente 81,90, Anleihe von 1872 112,77½, Italiener 85,70, österr. Goldrente —, Türken 12,40, Türkenloose 53,00, Spanier inter. —, do. exter. 26⅝, ungar. Goldrente —,—, Egypter 327,00, 3proc. Rente —,—. 1877er Russen —, Franzosen —,—. Lombarden 292,50. Weichend.

Florenz, 21. Januar. 5pCt. Italien. Rente 90,11, Gold 20,84.

London, 21. Januar. Matt. Consols $100\frac{3}{16}$, Ital. 5proz. Rente 84⅞, Lombard. 10¼, 3proz. Lombarden alte —, 3proz. do. neue —, 5proz. Russen de 1871 86¼, 5proz. Russen de 1872 86¼, 5proz. Russen de 1873 84⅝, 5proz. Türken de 1865 11⅛, 3½proz. fundirte Amerikaner 105. Oesterr. Silberrente 63½, do. Papierrente —. Ungarische Goldrente 70⅞, Oesterr. Goldrente 78¾, Spanier 26⅝, Egypter 65¼, 4proz. preuß. Consols —. 4proz. bair. Anleihe —.

Platzdiscont 3⅞ pCt.

London, 21. Januar. Silber 51⅞.

Newyork, 20. Januar. (Schlußkurse.) Wechsel auf Berlin 94⅞ Wechsel auf London 4,82½, Wechsel auf Paris 5,21¼, 3½proz. fundirte Anleihe 102⅝, 4prozentige fundirte Anleihe von 1877 118⅝, Erie-Bahn 41⅞, Zentral-Pacific 114, Newyork Zentralbahn 134¼, Chicago-Eisenbahn 138½. Cable Transfers 4,87½.

Geld leicht, für Regierungssicherheiten 3 Prozent, für andere Sicherheiten 4 Proz.

Produkten-Kurse.

Köln, 21. Januar. (Getreidemarkt.) Weizen hiesiger loco 24,50, fremder loco 23,50, pr. März 23,35, per Mai 23,15, per Juni —. Roggen loco 20,50, pr. März 17,30, per Mai 17,05. Hafer loco 16,50. Rüböl loco 30,50, pr. Mai 29,50, per Oktober 29,10.

Bremen, 21. Januar. Petroleum (Schlußbericht) Sehr fest. Standard white loco 7,25 bez., pr. Februar 7,25, per März 7,35 bez., per April 7,50 Br., per Mai 7,60 Br., pr. August-Dezember 8,40 bez. und Brief.

Hamburg, 21. Januar. Getreidemarkt. Weizen loco unv., auf Termine ruhig. Roggen loco unv., auf Termine ruhig. Weizen per Januar 230,00 Br., 228,00 Gd., per April-Mai 225,00 Br., 223,00 Gd. Roggen per Januar 170,00 Br., 168,00 Gd., per April-Mai 163,00 Br., 160,00 Gd. Hafer u. Gerste unv., Rüböl matt, loco 59,00, per Mai 59,00. — Spiritus ruhig, per Januar 40¼ Br., per Februar-März 40¼ Br., per März-April 40¼ Br., per April-Mai 40¾ Br. Kaffee matt, Umsatz 1500 Sack. — Petroleum fest, Standard white loco 7,60 Br., 7,50 Gd., per Januar 7,50 Gd., per Februar-März 7,70 Gd. — Wetter: Sehr trübe.

Wien, 21. Januar. (Getreidemarkt.) Weizen pr. Frühjahr 12,67 Gd., 12,70 Br. Hafer pr. Frühjahr 8,57 Gd., 8,60 Br. Mais pr. Mai-Juni 7,63 Gd., 7,66 Br.

Pest, 21. Januar. Produktenmarkt. Weizen loco sehr fest, auf Termine ruhiger, pr. Frühjahr 12,45 Gd., 12,48 Br., pr. Herbst 12,20 Gd., 12,25 Br. — Hafer pr. Frühjahr 8,40 Gd., 8,42 Br. — Mais pr. Mai-Juni 7,40 Gd. 7,42 Br. — Kohlraps pr. August-September 13¾. Prachtwetter.

Paris, 21. Januar. Produktenmarkt. (Schlußbericht.) Weizen ruhig, per Januar 32,30, per Februar 31,90, per März-Juni 31,75, per Mai-August 31,25. — Roggen ruhig, per Januar 21,50, per Mai-August 21,25. Mehl 9 Marques matt, per Januar 66,10, per Februar 66,30, per März-Juni 66,30, per Mai-August 65,75. — Rüböl ruhig, per Januar 76,75, per Februar 76,75, per März-April 76,75, per Mai-August 75,25. — Spiritus behaup., per Januar 61,25, per Februar 61,75, per März-April 62,25, per Mai-August 63,25. — Wetter: Kalt.

Paris, 21. Januar. Rohzucker 88° loco ruhig, 56,50 a 56,75 Weißer Zucker weich., Nr. 3 pr. 100 Kilogr. pr. Januar 65,25, per Febr. 65,75, per März-April 66,75, per Mai-August 67,75.

Antwerpen, 20. Januar. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Weizen pr. März 320. Roggen pr. März 203, per. Mai 197.

Antwerpen, 21. Januar. Petroleummarkt. (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 18½ bz. und Br., pr. Februar 18½ Br., pr. März 18⅝ Br., pr. Sept.-Dez. 20¾ Br. Ruhig.

Amsterdam, 22. Januar. (Schlußbericht.) Weizen auf Termine unverändert, per März 322, per Mai 320. Roggen loko höher, auf Termine geschäftslos, per März 205, per Mai 198. Raps per Frühjahr —, per Herbst —. Rüböl loco 34½, per Mai 33⅞, per Herbst 34.

Amsterdam, 21. Januar. Bancazinn 69.

Petersburg, 21. Januar. Produktenmarkt. Talg loco 61,00, pr. August —,—. Weizen loco 16,00. Roggen loco 10,30. Hafer loco 5,25. Hanf loco 34,50. Leinsaat (9 Pud) loco 14,25. — Wetter: Thauwetter.

London, 21. Januar. Havannazucker Nr. 12 24½. Weich.

Glasgow, 21. Januar. Roheisen. (Schluß.) Mixed numbers warrants 51 sh. 1½ d.

Glasgow, 21. Januar. Die Vorräthe von Roheisen in den Stores belaufen sich auf 630,200 Tons gegen 510,500 Tons im vorigen Jahre. Zahl der im Betrieb befindlichen Hochöfen 105 gegen 122 im vorigen Jahre.

Liverpool, 21. Januar. Baumwolle. (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 10,000 B. Unveränd. Tagesimport 10,000 B., davon 1000 B. amerikanische.

Manchester, 20. Januar. 12r Water Armitage 7⅜, 12r Water Taylor 8, 20r Water Micholls 9¼, 30r Water Clayton 10⅝, 32r Mock Townhead 10⅛, 40r Mule Mayoll 9⅞, 40r Medio Wilkinson 11⅞, 36r Warpcops Qual. Rowland 10⅝, 40r Double Weston 11⅛, 60r Double courante Qual. 14½, Printers $\frac{16}{16}$ $\frac{34}{50}$ 8½ pfd. 93. Ruhig.

Newyork, 20. Januar. Waarenbericht. Baumwolle in Newyork 12, do. in New-Orleans 11⅝, Petroleum in Newyork 6½ Gd., do. in Philadelphia 7 Gd., rohes Petroleum 6½, do. Pipe line Certificates — D. 86 C. Mehl 5 D. 15 C. Rother Winterweizen loko 1 D. 46 C. do. per laufenden Monat 1 D. 46 C., do pr. Februar 1 D. 47⅜ C., do. per März 1 D. 49⅝ C. Mais (old mixed) 71 C. Zucker (Fair refining Muscovados) 7⅜. Kaffee (Rio-) 9½. Schmalz Marke (Wilcox) $11\frac{9}{16}$, do. Fairbanks 11½, do. Rohe u. Brothers 11½. Speck (short clear) 9⅝ C. Getreidefracht 4½.

Newyork, 20. Januar. Baumwollen-Wochenbericht. Zufuhren in allen Unionshäfen 95,000 B. Ausfuhr nach Großbritannien 46,000 B. Ausfuhr nach dem Kontinent 16,000. Vorrath 1,159,000 B.

Produkten-Börse.

Berlin, 21. Januar. Wind: NW. Wetter: Trübe u. feucht. Weizen per 1000 Kilo loko 202—235 M. nach Qualität gefordert, abgel. Anmeld. — bezahlt, defekter Polnischer — Mark ab Bahn, per Januar-Februar — bezahlt, per Februar-März — M. bezahlt, April-Mai 226 Mark bezahlt, Mai-Juni 226½ Mark bezahlt, Juni-Juli 226½ M. bezahlt, Juli-August 219 bez., Sept.-Oktbr. — bez. Gek. — Zentner. Regulirungspreis — Mark. — Roggen per 1000 Kilo loko 174—182 M. nach Qualität gefordert, inländischer 178 bis 180½ a. B. bez., feiner inländischer — Mark ab Bahn bezahlt, hochfeiner — M. ab B. bez., stark klammer — ab B. bez., alter — Mark ab B. bezahlt, russischer und polnischer 175—178 Mark a. B. bezahlt, defekter —, M. ab Bahn bez., per Januar 178¼—178—178¾—178½ bez., per Januar-Februar 176½—177—176½ M. bez., per Februar — bez., per April-Mai 170—170½ M. bez., per Mai-Juni 168—168½ Mark bez., per Juni-Juli 166—166½ Mark bezahlt. Gekündigt — Ztnr. Regulirungspreis — Mark. — Gerste per 1000 Kilo loko 133 bis 200 Mark nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loko 138—172 M. nach Qualität gefordert, russischer und polnischer 140 bis 148 M. bezahlt, ost- und westpreußischer 143—155 M. bezahlt, pommerscher und Uckermärker 143—152 bezahlt, schlesischer 151—156 bez., böhmischer 151—156 M. bezahlt, fein weiß mecklenburgischer — ab B. bez., feine 160—163 bez., per Januar — Mark bez., per April-Mai 145½ bez., per Mai-Juni 146½ Mark bez., per Juni-Juli 147½ M. bez. Gekündigt — Zentnr. Regulirungspreis — Mark. — Erbsen per 1000 Kilo Kochwaare 170—215 M., Futterwaare 156 bis 164 Mark, — Mais per 1000 Kilo loko 143—153 nach Qualität gefordert, per Januar — Mark, Januar-Februar — M., per April-Mai 140 M. per Mai-Juni 138½ M. Gekündigt — Ztnr. Regulirungspreis — M. — Weizenmehl per 100 Kilogramm brutto 00: 32,00 bis 30,50 Mark, 0: 29,50—28,50 M., 0/1: 28,50 bis 27,50 Mark. — Roggenmehl inkl. Sack 0: 25,50 bis 24,50 Mark, 0/1: 24,00 bis 23,00 Mark, per Januar 23,90 bezahlt, per Januar-Februar 23,70 bez., per Februar-März 23,55 bez., per April-Mai 23,40—23,35 bez., per Mai-Juni 23—22,95 bezahlt, per Juni-Juli 22,75 bezahlt. — Gekündigt 500 Zentner. Regulirungspreis 23,90 Mark. — Oelsaat per 1000 Kilo. Winterraps — M., Winterrübsen — Mark. — Rüböl per 100 Kilo loko ohne Faß 56,5 M., mit Faß — Mark, per Januar 56,0 M. bez., per Januar-Februar 56,0 M. bz., per Febr.-März 56,0 M. bz., per April-Mai 56,3—56,4—56,3 bez., per Mai-Juni 56,5—56,4 bez., Juni-Juli — bez. Gekündigt — Ztr. Regulirungspr. — M. — Leinöl 100 Kilo loko 59 B. — Petroleum per 100 Kilo loko 24,8 Mark, per Januar 24,2 bez., per Januar-Februar 24,2 bez, per Februar-März 24,2 bez., per April-Mai 24,2 bezahlt, per Mai-Juni — Mark bezahlt, per Sept.-Oktober 25,4 bezahlt. Gekündigt — Zentner. Regulirungspreis — Mark. — Spiritus per 100 Liter loko ohne Faß 47,6 bez., per Januar 48,3—48,4—48,3 bez., per Januar-Februar 48,3—48,4—48,3 bez., per Februar-März — bez., per März-April — bez., per April-Mai 49,9—49,7—49,8 bez., per Mai — bez., per Mai-Juni 50,1—50,0 bezahlt, per Juni — bez., per Juni-Juli 50,0—50,9 bez., per Juli-August 51,8—52,0—51,8 bez., per August-September 52,5—52,6—52,5 bezahlt. Gekündigt 10,000 Liter. Regulirungspreis 48,4 Mark. (B. B.-Z.)

Stettin, 21. Januar. Wetter: Trübe. + 3 Gr. R. Barom. 28,8. Wind: NW.

Weizen fester, per 1000 Kilo loko gelber inländischer 210—223 Mark, geringer —,— Mark bez., weißer 210—225 Mark, per April-Mai und per Mai-Juni 227,5 M. bezahlt. — Roggen höher, per 1000 Kilo loko inländischer 167—173 M., abgel. Anmeldung — M. bez., defekter — M. bez., per Januar 173,5 M. Geld, — M. Br., per April-Mai 168,5—169,5—169 M. bez., per Mai-Juni 167 M. Brief und Geld, per Juni-Juli 165 M. bez., 164,5 M. Br. — Gerste unverändert, per 1000 Kilo loko Brau- 152—158 Mark, Futter- 128 bis 138 M., geringere —,— M., Schlesische — Mark. — Hafer stille, per 1000 Kilo loko neuer inländischer — M., neuer Pommerscher 140—149 M., Russischer — M. bez., Schwedischer — M. bez., per April-Mai —,— M. bez., per Mai-Juni —,— Mark. — Erbsen unverändert, per 1000 Kilo loko Koch- 170—176 Mark, Futter- 158 bis 165 M., per April-Mai Futter- 157 M. Gd. — Mais ohne Handel. — Winterrübsen stille, per 1000 Kilo per April-Mai 268 M. bez., per September-Oktober 261 M. bez. — Rüböl matter, per 100 Kilo loko ohne Faß bei Kleinigkeiten flüssiges 56 M. Br., kurze Lieferung — M., per Januar 54,5 M. Br., per Jan.-Februar — M. Br., per April-Mai 55,5 M. bez., — Gd., per Mai-Juni — M. — Winterraps per 1000 Kilo — Mark. — Spiritus stille, per 10,000 Liter-pCt. loko ohne Faß 46,3 M. bez., mit Faß 47,2 M. bez. kurze Lieferung, ohne Faß — M. bez., per Januar 47,2 M. Br. u. Gd., per April-Mai 49,2 M. bez., Br. u. Gd., per Mai-Juni 49,8 M. Br., per Juni-Juli 50,6 M. bez., Br. u. Gd. — Angemeldet: Nichts. — Regulirungspreise: Weizen — M., Roggen 173,5 M., Rüböl 54,5 M., Spiritus 47,2 M., Rübsen — M. — Petroleum loko 8,5 M. tr. bez., Regulirungspreis 8,5 M. tr.

Heutiger Landmarkt: Weizen 207—224 M., Roggen 174—178 M., Gerste 155—163 M., Hafer 150—160 M., Erbsen 175—195 M., Kartoffeln 30—42 M., Heu 3—3,5 M., Stroh 42—45 M. (Ostsee-Ztg.)

Berlin, 21. Januar. Die abwärts gerichtete Kursbewegung hielt auch heute noch ungeschwächt an und haben österreichische Kreditaktien neuerdings einen Rückgang von etwa 20 M. erfahren. Die Kurse der Haupt-Spekulationspapiere setzten schon bei Beginn der Börse etwas niedriger ein, und erweiterten im ferneren Verlaufe fortgesetzt die Differenz gegen den gestrigen Kursstand. Aus Paris lagen eigentlich beruhigende Nachrichten vor; wie es heißt, macht die dortige haute finance außerordentliche Anstrengungen, Paris vor einer Katastrophe zu bewahren, und bis jetzt sind auch noch keine Meldungen eingetroffen, daß dies Bestreben fruchtlos geblieben sei. Direkt verantwortlich für die heutigen Rückgänge sind die wiener Kurs-Depeschen zu machen, die immer neue Herabsetzungen erkennen ließen. Durch alle diese Vorgänge ist das Vertrauen des Privatkapitals in einem hohen Grade erschüttert und stammen aus diesen Kreisen die umfangreichen Verkaufs-Aufträge, die auch dem lokalen Markte eine überaus matte Physiognomie verliehen. Da Kauflust auf allen Gebieten, auch für die besten Werthe fehlt, so sind die wiederholten Kurs-Herabsetzungen eine ganz nothwendige Folge, während der eigentliche Verkehr doch nur eng begrenzt blieb. Im Allgemeinen schien die Gesammtstimmung wesentlich beruhigter als gestern zu sein, und hin und wieder traten auch in der Kursbewegung kleinere Besserungen ein, die jedoch sich nicht von Dauer erwiesen, da jede auch noch so kleine Kurserhöhung die wenn auch nur schwach auftauchende Nachfrage sofort wieder im Keime erstickte. Der heutige Geldmarkt bewahrt seine volle Flüssigkeit, doch ist hieraus noch kein Schluß über die weitere Gestaltung desselben und besonders im Hinblick auf den herannahenden Ultimo zulässig. Per Ultimo notiren: Franzosen 512—500—505—502, Lombarden 222—217—222—220, Kredit-Aktien 527—518—523—520, Wiener Bank-Verein 208—209, etwas bis 200, Darmstädter Bank 152—149—151—150,50, Diskonto-Kommandit-Antheile 181,25—181—183,50—182, Deutsche Bank 143,75—142,10—144, Dortmunder Union 95—93½—94¾—94¼, Laurahütte 114,90—113,75—114,75—113,75. — Der Schluß war schwach. — Privat-Diskont 4¼ Prozent.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 21. Januar 1882.

Preußische Fonds- und Geld-Course.

Preuß. Consl. Anl.	4½	105,20 bz
do. neue 1876	4	100,70 bzG
Staats-Anleihe	4	100,70 G
Staats-Schuldsch.	3½	99,00 bz
Od.-Deichb.-Obl.	4½	100,80 bzG
Berl. Stadt-Obl.	4	100,50 bz
do. do.	3½	95,50 bz
Schldv. d. B. Kfm.	4½	
Pfandbriefe:		
Berliner	5	109,30 bz
do.	4½	104,70 bz
Landsch. Central	4	100,60 bz
Kur- u. Neumärk.	3½	95,60 bz
do neue	3½	91,40 bz
do.	4	101,00 B
do. neue	4½	
N. Brandbg. Kred.	4	
Ostpreußische	3½	90,50 G
do.	4	100,50 bz
do.	4	
Westpr. rittersch.	3½	90,75 bz
do.	4	100,60 G
do. I. B.	4	100,25 bz
do. II. Serie	4½	103,70 bz
Neuldsch. II. Serie	4	100,10 bz
do. do.	4½	103,70 bz
Posensche, neue	4	100,30 G
Sächsische	4	
Pommersche	3½	90,20 bz
do.	4	100,30 G
do.	4½	101,70 bz
Schlesische altl.	3½	
do. alte A.	4	
do. neue I.	4	
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	100,70 bz
Pommersche	4	100,40 bz
Posensche	4	100,40 bzG
Preußische	4	100,40 bz
Rhein- u. Westfäl.	4	100,50 G
Sächsische	4	100,50 B
Schlesische	4	100,60 G

20-Frankstück		16,22 bz
do. 500 Gr.		
Dollars		
Imperials		
do. 500 Gr.		
Engl. Banknoten		20,41.5 bz
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		81,50 bz
Oesterr. Banknot.		170,00 bz
do. Silbergulden		
Russ. Noten 100 Rbl		210,00 bz

Deutsche Fonds.

Dtsch. Reichs-Anl.	4	101.00 bz
P.-A. v. 55 a 100 Th.	3½	143,25 bz
Hess. Prsch. a 40 Th.	—	302,00 bz
Bad. Pr.-A. v. 67.	4	135,00 G
do. 35 fl. Oblig.	—	218,00 bz
Bair. Präm.-Anl.	4	137,00 bz
Braunsch. 20 thl.-L.	—	102,40 bz
Brem. Anl. v. 1874	4	
Cöln-Md-Pr.-Anl.	3½	128,00 bz
Dess. St.-Pr.-Anl.	3½	125,90 bz
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	121,50 bz
do. II Abth.	5	118,90 bz
Hamb. 50-Thlr.-L.	3	187,75 G
Lübecker Pr.-Anl.	3½	180,75 B
Mecklb. Eisenbhanl.	3½	95,00 bzB
Meininger Loose	—	27,60 bz
do. Pr.-Pfdbr.	4	113,25 B
Oldenburger Loose	3	149,50 G
D.-G.-C.-B-Pf. 110	4½	105,40 B
do. do.	4	96,20 bz
Dtsch. Hypoth. unk.	5	103,75 G
do. do.	4½	102,30 bz
Mein. Hyp.-Pf.	4½	100,50 G
Nrdd. Grdkr.-H.-A.	5	100,00 G
Pomm Hyp.-Pfdbr.		

Pomm. H.-B. I. 120	5	105,75 bzG
do. II. IV. 110	5	103 50 B
Pomm. III. rkz. 100	5	100,80 bz
Pr. C.-B.-H.-Br. rz.		
do. do. 110	5	115,00 G
do. do. 110	4½	108,30 bzG
Pr. C.-B.-Pfdbr. 100	5	106,00 bz
do. do. rückz. 100	4½	104,00 B
do (1872 u. 74)	4	98,25 bz
do. (1872 u. 73)	5	
do. (1874)	5	
Pr. Hyp.-A.-B. 120	4½	104,75 bzB
do. II. rkz. 100	5	100,00 G
Schles. Bod.-Cred.	5	103,00 G
do. do.	4½	106,40 B
Stettiner Nat.-Hyp.	5	100,30 G
do. do.	4½	103,50 bzG
Kruppsche Obligat.	5	109,75 G

Ausländische Fonds.

Amerik. gek. 1881	6	
do. do. 1885	6	
do. Bds. (fund.)	5	
Norweger Anleihe	4½	
Newyork. Std.-Anl.	6	125,50 bz
Oesterr. Goldrente	4	77,60 bz
do. Pap.-Rente	4½	62,50 bzB
do. Silber-Rente	4½	64,30 bz
do. 250 fl. 1854	4	
do. Cr. 100 fl. 1858	—	
do. Lott.-A. v. 1860	5	121,00 bz
do. do. v. 1864	—	326,00 bz
Ungar. Goldrente	6	100,00 bz
do. St.-Eisb.-Akt.	5	95,30 B
do. Loose	—	225,00 bzB
Italienische Rente	5	86,50 bz
do. Tab.-Oblg.	6	
Rumänier	8	
Finnische Loose	—	51,00 bzG
Russ. Centr.-Bod.	5	75,20 bz
do. Boden-Credit	5	83,50 bzB
do Engl. A. 1822	5	
do. do. A. v. 1862	5	
Russ. fund. A. 1870	5	
Russ. cons. A. 1871	5	
do. do. 1872	5	86,40 bz
do. do. 1875	4½	77,90 B
do. do. 1877	5	90,40 bz
do. do. 1880	4	71,10 bz
do. Pr.-A. v. 1864	5	142,50 bz
do. do. v. 1866	5	141,20 bzB
do. 5. A. Stiegl.	5	
do. 6. do. do.	5	85,00 bz
do. Pol. Sch.-Obl.	4	
do. do. kleine	4	
Poln. Pfandbr.	5	65,00 bzB
do. do.	5	
do. Liquidat.	4	56,10 bz
Türk. Anl. v. 1865	—	12,90 B
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez.	3	

***) Wechsel-Course.**

Amsterd. 100 fl. 8 T.	168,75 bz
do. 100 fl. 2 M.	167,75 bz
London 1 Lstr. 8 T.	20,42.5 bz
do. do. 2 M.	20,21 bz
Paris 100 Fr. 8 T.	81,25 bz
Blg. Bkpl. 100 F. 8 T.	
do. do. 100 F. 2 M.	
Wien öst. Währ. 8 T.	169,40 bz
Wien. öst. Währ. 2 M.	168,60 bz
Petersb. 100 R. 3 W.	208,40 bz
do. 100 R. 3 M.	206,25 bz
Warschau 100 R 8 T.	208,75 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 5, für Lombard 6 pCt., Bankdiskonto in Amsterdam 4, Bremen —, Brüssel 5, Frankfurt a. M. 4½, Hamburg —, Leipzig —, London 5, Paris 5, Petersburg 6, Wien 4 pCt.

Bank- u. Kredit-Aktien.

Badische Bank	4	113,00 G
Bk. f. Rheinl. u. Westf	4	38,75 bz
Bk. f. Sprit- u. Pr.-H.	4	66,50 bzG
Berl. Handels-Ges.	4	114,50 bzG
do. Kassen-Verein.	4	205,00 G
Breslauer Disk.-Bk.	4	96,00 bzG
Centralbk. f. B.	4	
Centralbk. f. J. u. H.		
Coburger Credit-B.	4	86,00 G
Cöln. Wechslerbank	4	94,00 bz
Danziger Privatb.	4	
Darmstädter Bank	4	151,00 bz
do. Zettelbank	4	108,60 G
Dessauer Creditb.	4	97,00 B
do. Landesbank	4	119,00 G
Deutsche Bank	4	145,00 bz
do. Genossensch.	4	128,40 bz
do. Hyp.-Bank.	4	88,50 bzG
do. Reichsbank.	4½	
Disconto-Comm.	4	183,75 bzG
Geraer Bank	4	91,50 bzB
do. Handelsb.	4	92,25 G
Gothaer Privatbk.	4	115,00 G
do. Grundkredb.	4	91,50 bz
Hypothek (Hübner)	4	
Königsb. Vereinsb.	4	97,75 bzG
Leipziger Creditb.	4	152,00 bzB
do. Discontob.	4	1[illegible]0,00 bz
Magdeb. Privatb.	4	116,80 G
Meckl. Bodencred.	4	60,25 G
do. Hypoth.-B.	fr.	97,00 bzG
Meining. Creditbk.	4	96,75 bzB
do. Hypothekenbk.	4	92,00 bzG
Niederlausitzer Bank	4	97,75 B
Norddeutsche Bank	4	
Nordd. Grundkredit	4	50,00 bzG
Oesterr. Kredit	4	
Petersb. Intern. Bk.	4	97,50 bz
Posen. Landwirthsch	4	83,00 bz
Posener Prov.-Bank		113,25 bz
Posener Spritaktien	4	
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Bodenkredit	4	105,70 bz
do. Centralbdn.	4	122,00 bz
do. Hyp.-Spielh.	4	86,25 bzG
Produkt.-Handelsbk	4	75,00 B
Sächsische Bank	4	122,50 bzG
Schaaffhaus. Bankv.	4	88,50 G
Schles. Bankverein	4	150,00 bzB
Südd. Bodenkredit	4	135,00 G

Industrie-Aktien.

Brauerei Patzenhof.	4	190,25 bz
Dannenb. Kattun.	4	
Deutsche Bauges.	4	58,00 bzG
Dtsch. Eisenb.-Bau	4	
Dtsch. Stahl- u. Eis.	4	
Donnersmarckhütte	4	55,00 bzB
Dortmunder Union	4	14,10 G
Egells Masch.-Akt.	4	28,00 bz
Erdmannsd. Spinn.	4	37,00 bzG
Floraf. Charlottenb.	4	
Frist u. Roßm. Näh.	4	76,00 bz
Gelsenkirch.-Bergw.	4	123,75 bzB
Georg-Marienhütte	4	
Hibernia u. Shamr.	4	86,25 bzG
Immobilien (Berl.)	4	81,00 bz
Kramsta, Leinen-F.	4	95,00 B
Lauchhammer	4	29,00 bz
Laurahütte	4	114,00 bzB
Luise Tiefb.-Bergw.	4	38,75 bzB
Magdeburg. Bergw.	4	118,00 B
Marienhüt. Bergw.	4	52,00 B
Menden u. Schw. B.	4	72,00 bzG
Oberschl. Eis.-Bed.		48,00 bzB
Ostend	4	
Phönix B.-A. Lit. A	4	83,25 bzB
Phönix B.-A. Lit. B.	4	
Redenhütte cons.	4	103,00 B
Rhein.-Nass. Bergw.	4	
Rhein.-Westf. Ind.	4	
Stobwasser Lampen	4	22,00 B
Unter den Linden	4	14,10 bzG
Wöhlert Maschinen	4	20,75 bz

Eisenbahn-Stamm-Aktien.

Aachen-Mastricht	4	51,00 bzB
Altona-Kiel	4	197,00 bzB
Bergisch-Märkische	4	121,50 bz
Berlin-Anhalt	4	145,60 bz
Berlin-Dresden	4	15,25 bzG
Berlin-Görlitz	4	33,40 bz
Berlin-Hamburg	4	298,50 bz
Bresl.-Schw.-Frbg	4	95,10 bzG
Hall.-Sorau-Guben	4	21,60 bz
Märkisch-Posener	4	35,90 B
Magdeburg-Leipzig	4	
do. do. Lit. B.	4	
Nordhausen-Erfurt	4	29,50 bz
Oberschl. Lit. A u. C.	3½	246,75 bz
do. Lit. B.	3½	192,25 bzG
Ostpreuß. Südbahn	4	63,00 bz
Rechte Oderuferb.	4	167,50 bz
Rhein-Nahebahn	4	14,60 bzG
Stargard-Posen	4½	103.25 B
Thüringische	4	207,55 bz
do. Lit. B. v. St. gar.	4	100,25 bzG
do. Lit. C. v. St. gar	4½	111,70 bz
Ludwigsh.-Berbach	4	203,40 bz
Mainz-Ludwigsh.	4	99,25 bz
Weimar-Geraer	4½	50,10 bz

Albrechtsbahn	5	34 50 bz
Amsterd.-Rotterd.	4	140,50 bzG
Aussig-Teplitz	4	250,00 B
Böhm. Westbahn	5	126,50 bz
Brest-Grajewo	5	
Dux-Bodenbach	4	129,50 bz
Elisabeth-Westbahn	5	84 00 bzB
Kais. Franz Joseph	5	
Gal. (Karl Ludwig.)	5	122 50 bz
Gotthard-Bahn 90%	6	70,10 bzG
Kaschau-Oderberg	4	59 0 bz
Lüttich-Limburg	4	14,60 bzG
Oestr.-frz. Staatsb.	4	
do. Nordw.-B.	5	342 00 bz
do. Litt. B. Elb.	4	330,00 bz
Reichenb.-Pardubitz	4½	65,10 bz
Kronpr. Rud.-Bahn	5	71,50 bz
Rjask-Wyas	5	
Rumänier	3½	63,00 bz
do. Certifikate	4	
Russ. Staatsbahn	5	134,60 bz
do. Südwestbahn	5	61,80 bz
Schweizer Unionb.	4	47,00 bzB
Schweizer Westbahn	4	32,00 bzB
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau-Prag	4	128,00 bz
Warschau-Wien	4	240,00 bzB

Eisenbahn-Stammprioritäten.

Berlin-Dresden	5	41,00 bzG
Berlin-Görlitzer	5	95,00 bzG
Halle-Sorau-Gub.	5	83,40 bzG
Märkisch-Posen	5	114,00 G
Marienb.-Mlawka	5	103,40 bzG
Münster-Enschede	5	19,00 bzG
Nordhausen-Erfurt	5	94 50 bz
Oberlausitzer	5	53,00 bzG
Oels-Gnesen	5	51,50 bzG
Ostpreuß. Südbahn	5	95,70 bz
Posen-Creuzburg	5	70,00 bzG
Rechte Oderuf.-Bahn	5	165,10 bzG
Rumänische	5	
Saalbahn	5	66,00 bzG
Saal-Unstrutbahn	3	
Tilsit-Insterburg	5	
Weimar-Geraer	5	37,00 bzG

Staatsbahn-Aktien.

Brl.-Potsd.-Magd.	4	
Berlin-Stettin	4½	116,75 bz
Cöln-Minden	6	
Magd.-Halberstadt	3½	88,00 bzG
Mgd.-Halbst. B. abg.	3½	88,00 bzG
do. B. unabg.	3½	88,00 G
do. C. do. abg.	5	125.10 B

Münster-Hamm	4	100,50 B
Niederschl.-Märk.	4	100,25 G
Rhein. St.-A. abg.	6½	160,00 bz
do. neue 4 proc.	5	159,00 bzG
do. Lit. B. gar.	4	100,50 bzG

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	
do. do. II.	5	
do. do. III.	5	
Berg.-Märkische I.	4½	
do. II.	4½	
do. III. v. St. g.	3½	94,20 G
do. do. Litt. B.	3½	94,20 G
do. do. Litt. C.	3½	93,50 bz
do. IV.	4½	102,70 B
do. V.	4½	102,70 B
do VI.	4½	103,80 B
do. VII.	4½	102,90 bzB
Aachen-Düsseldf. I	4	
do. do. II	4	
do. do. III	4½	
do. Düss.-Elb.-Pr	4	
do. do. II	4½	
do. Dortm.-Soest	4	
do. do. II.	4½	
do. Nordb. Fr. W.	4½	103,00 bzG
do. Ruhr.-K.-G. I.	4½	
do. do. II	4½	
do. do. III	4½	
Berlin-Anhalt A.	4½	
do. B.	4½	
do. Litt. C.	4½	103,10 B
Berlin-Görlitz	4½	
do. do. Litt. B.	4½	102,50 G
Berlin-Hamburg I.	4	100,70 bzG
do. do. II.	4	100,75 G
do. do. III.	4½	103,00 bzG
Brl.-Psd.-M. A. B.	4	
do. do. C.	4	100,40 B
do. do. D.	4½	104,00 G
do. do. E.	4½	103,00 G
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II	4	100,00 G
do. do. III.	4	100,00 G
do. IV. v. St. g.	4	100,00 G
do. VI. do.	4	
do. VII.	4½	
Bresl.-Schw.-Freib.	4½	
do. do. Litt. G.	4½	102,75 G
do. do. Litt. H.	4½	103,00 B
do. do. Litt. I.	4½	103,00 B
do. do. 1876	5	105,90 G
Cöln-Minden IV.	4	100,50 bzG
do. do. V.	4	100,50 bzG
do. do. VI.	4½	103,60 bzG
Halle-Sorau-Guben	4½	104,30 G
do. do. C.	4½	104,30 G
Hannov.-Altenbk. I.	4½	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Märkisch-Posener	4½	103,50 B
Mainz-Ludwigsh.	4½	103,10 G
do. do.	5	105,50 bzB
Magd.-Halberstadt	4½	
do. do. de 1861	4½	104,00 G
do. do. de 1873	4½	102,90 bzG
do. Leipz. A.	4½	105,60 bz
do. do. B.	4	100,40 G
do. Wittenberge	4½	102,50 B
do. do.	3	85,00 B
Niederschl.-Märk. I.	4	100,75 B
do. II. a 62½ thlr.	4	
do. Obl. I. u. II.	4	100,90 B
do. do. II conv.	4	
Oberschlesische A.	4	
Oberschlesische B.	3½	
do. C.	4	100,50 G
do. D.	4	100,50 G
do. E.	3½	94,10 G
do. F.	4½	
do. G.	4½	103 60 G
do. H.	4½	103 75 G

Oberschles. v. 1873	4	103,50 B
do. v. 1874	4½	
Brieg-Neisse	4½	
do. Cos.-Oderb.	4	
do. Nied.-Zwgb.	3½	91,25 B
do. Starg.-Pos.	4	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Oels-Gnesen	4½	103,00 B
Ostpreuß. Südbahn	4½	
do. Litt. B.	4½	
do. Litt. C.	4½	
Posen-Creuzburg	5	104,00 bzB
Rechte-Ober-Ufer	4½	
Rheinische	4	
do. v. St. gar.	3½	
do. v. 1858, 60	4½	102,50 G
do. v. 1862, 64	4½	102,50 G
do. v. 1865	4½	102 50 G
do. 1869, 71, 73	4½	102,50 G
do. v. 1874, 77	4½	
Rh.-Nahe v. St. g.	4½	104,30 bz
do. II. do.	4½	104.30 bz
Schleswiger	4½	102,50 G
Thüringer I.	4	100,50 G
do. II.	4½	
do. III.	4	100,50 G
do. IV.	4½	103,00 bzG
do. V.	4½	103,00 bzG
do. VI.	4½	103,00 bzG

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	86,00 bzB
Gal. Karl-Ludwigb.	4½	84,40 bz
do. do. II.	5	
do. do. III.	5	
do. do. IV.	5	
Lemberg-Czernow. I	5	85,10 G
do. II.	5	85,50 G
do. III.	5	81,90 B
do. IV.	5	80,40 G
Mähr.-Schl. C.-B.	fr	48,60 bz
Oesterr.-Frz.-Stsb.	3	377,25 bz
do. Ergänzsb.	3	356,00 bz
Oesterr.-Frz.-Stsb.	5	104.40 bz
do. II. Em.	5	104,40 bz
Oesterr. Nordwest.	5	86,50 bz
Oest. Nrdwstb. Lit. B	5	85,40 bzB
do. Geld-Priorit.	5	
Kaschau-Oderb. gar.	5	80,50 bz
Kronpr. Rud.-Bahn	5	84,00 bzB
do. do. 1869	5	83,90 bzB
do. do. 1872	5	83,90 bzB
Raab-Graz Pr.-A.	4	92 00 B
Reichenb.-Pardubitz	5	
Südösterr. (Lomb.)	3	265 50 bz
do. do. neue	3	265,50 bz
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	
do. do. 1877	6	
do. do. 1878	6	
do. do. Oblig.	5	99,10 bzG
Brest-Grajewo	5	90,50 B
Charkow-Asow g.	5	97,00 bz
do. in Lstr. a 20	5	
Chark.-Krementsch.	5	97,00 bz
Jelez-Orel, gar.	5	95,25 bz
Koslow-Woron. gar	5	99 10 bz
Koslow-Woron. Ob.	5	86,00 B
Kursk-Chark. gar.	5	95,40 bz
K.-Chark-As. (Obl.)	5	86,20 B
Kursk-Kiew, gar.	5	100,00 bzG
Losowo-Sewast.	5	81,50 G
Mosko-Rjäsan, g.	5	10[illegible],50 bz
Mosk.-Smolensk, g.	5	98,00 bz
Schuja-Iwanow.	5	95,50 G
Warsch.-Teresp., g.	5	97,25 bz
do. kleine, g.	5	
Warschau-Wien II.	5	103,30 G
do. III.	5	103 50 B
do. IV.	5	102,75 B
Zarskoe-Selo	5	64,75 B

Druck und Verlag von W. Decker & Comp. (E. Röstel) in Posen.